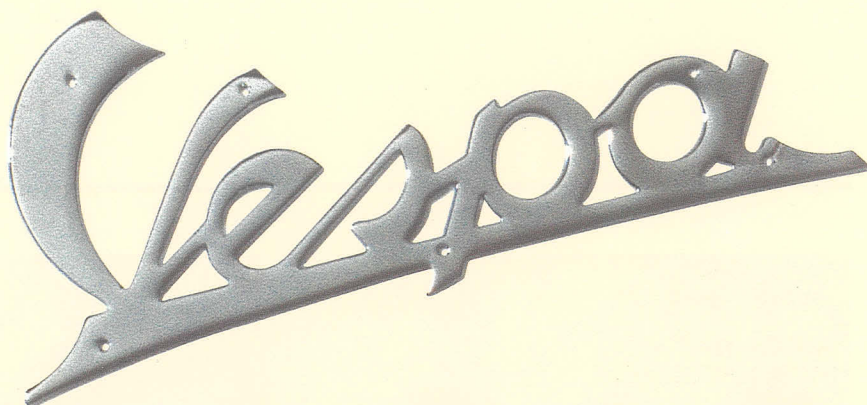
1
Vespa
TECNICA
Leardi
Frisinghelli
Notari
CLD
'46
'55

TECNICA

TECNICA

CLD, Leardi, Frisinghelli, Notari.

1

1946/1955

Pubblicazione francese del 1953.

Indice

Prefazione

Finalmente Vespa Tecnica!

Vespa: uno dei marchi e delle parole italiane più conosciute al mondo. Un mezzo di trasporto assolutamente unico, frutto di un'intuizione geniale.
È il 1946 quando compare la prima Vespa e il suo successo è talmente grande che in pochi anni questa utilitaria su due ruote diventa Lo Scooter.
Da allora la Vespa è un simbolo del gusto, del costume, dello stile di vita della nostra epoca. Un prodotto che da sempre gioca sulla simpatia, sul dinamismo, sulla praticità.
Ma Vespa è prima di tutto un veicolo, un veicolo diventato oggetto di culto, che ha dato vita a fenomeni associativi e di collezionismo di vasta portata. Ogni modello costruito dal 1946 ad oggi si differenzia per una carrozzeria, un motore, una serie di accessori dalle caratteristiche uniche ed originali. Un patrimonio di informazioni finora inedito di cui gli appassionati saranno sicuramente avidi.
A tutti i vespisti: l'attesa è finita!
L'idea nasce tra CLD e gli Autori per dar vita a "Vespa Tecnica", la prima enciclopedia della Vespa!
Una novità assoluta, una fonte inesauribile di informazioni, un sogno che diventa realtà. L'esperienza maturata in vent'anni di lavoro a stretto contatto con il mondo delle due ruote, oltre alla simpatia nei confronti dello scooter più famoso del mondo, ha portato CLD ad interessarsi al mondo Vespa.
Un interesse che si è spinto ben oltre la semplice curiosità, fino a stringere un legame di sincera amicizia con il Vespa Club d'Italia.
Ed è proprio da questo rapporto che nasce Vespa Tecnica.
Gli Autori sono i tre maggiori esperti del settore: Roberto Leardi, Presidente del Vespa Club d'Italia, Luigi Frisinghelli, Conservatore del Registro Storico e Giorgio Notari, restauratore dei veicoli esposti nel museo Piaggio. Questa collana vi dice tutto quello che avreste sempre voluto sapere sulla Vespa d'epoca: caratteristiche tecniche, con relativi disegni, tabelle dei colori, dati matricolari, esplosi dei motori. Il tutto corredato da una rassegna fotografica realizzata su modelli restaurati e/o conservati, volta ad evidenziare i particolari dei diversi modelli. Questo è Vespa Tecnica!
Finalmente un'opera diversa dalle altre pubblicate finora, per soddisfare le esigenze dei collezionisti, e la curiosità di tutti gli appassionati.

Finalmente Vespa Tecnica!

Prefazione

Un libro atteso da tempo

Da molti anni ormai, da quando la Vespa è diventata quel fenomeno che tutti noi conosciamo, molti hanno sentito l'esigenza di conoscere meglio lo scooter tanto amato, poter sapere quali erano le caratteristiche e i particolari dei vari modelli. È per poter rispondere a tutte queste domande che nasce "Vespa Tecnica".

Prima ho parlato di "scooter tanto amato", forse è un'espressione un pò forte trattandosi di un mezzo di trasporto, ma l'esperienza maturata in tanti anni di attività amatoriale vicino alla Vespa e al Vespa Club in particolare, mi fa affermare come questo mondo possa dare tante soddisfazioni sul piano umano. Un mezzo di trasporto è stato il pretesto e l'occasione per conoscere tanta gente con cui condividere le stesse passioni.

L'utilizzo di Vespa si è diversificato nel tempo, fino a diventare protagonista di gare agonistiche e oggetto di culto per i collezionisti. Proprio a questo proposito mi tornano in mente le parole di un caro amico: "Conservatele le Vespa, esse rappresentano un esempio della storia industriale del nostro paese".

15 milioni di Vespa costruite e ben 90 modelli diversi!

Quest'opera è dedicata a tutti coloro che amano e hanno amato la Vespa.

Chi possiede una Vespa o l'ha posseduta in passato spero possa trovare una risposta a tutti i suoi quesiti. Comodamente seduto in poltrona potrà contemplare l'oggetto del desiderio insieme agli amici, potrà parlare del suo modello preferito, dire quale è stata la sua prima Vespa o con quale ha partecipato all'ultimo raduno.

Ora che avete "Vespa Tecnica" tra le mani e ne sfogliate le prime pagine, sappiate che chi l'ha scritto è un appassionato come voi, "innamorato" come voi di questa "grande compagna di avventure".

Roberto Leardi

Per la gioia dei vespisti... "Vespa tecnica"

Quale Conservatore del "Registro Storico Vespa", sono particolarmente lieto di presentare la Collana Tecnica di Volumi dedicati alla "Vespa" di cui sono autore insieme a Giorgio Notari e Roberto Leardi.

Negli oltre cinquant'anni di vita di questo inimitabile scooter, si è detto e scritto fiumi di parole.

In Italia e all'estero hanno parlato di Vespa volumi, riviste, opuscoli di ogni genere.

Purtroppo molto di questo materiale oltre a presentare una documentazione fotografica troppo spesso ripetitiva, è privo di contenuti tecnici precisi, indispensabili a chiunque intende avvicinarsi al restauro o anche alla semplice conservazione del mitico scooter.

Solo questa Collana tecnica, curata nei minimi dettagli, facile da consultare, viene a colmare il vuoto che esisteva fino ad oggi.

In questi volumi sono riportate preziose notizie tecniche, la gamma dei vari colori dell'epoca, l'indicazione se un particolare dovrà essere nichelato, cadmiato, zincato, cromato o verniciato.

Non voglio dilungarmi sui pregi di quest'opera. Sarà sufficiente sfogliare, o semplicemente dare una scor-

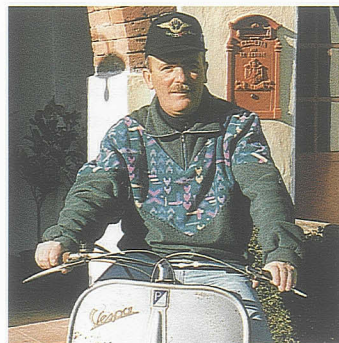
Prefazione

sa ad uno dei volumi, per comprendere immediatamente l'elevato contenuto tecnico e la chiarezza del linguaggio.
Un grazie particolare a quanti hanno collaborato.

Luigi Frisinghelli

Tutto quello che avete sempre voluto sapere...

Con questo primo volume di Vespa Tecnica, si realizza un sogno che se ne stava riposto in un cassetto da moltissimo tempo.
Raccogliere tutte le informazioni tecniche possibili ed immaginabili sui vari modelli Vespa era un desiderio da me più volte espresso, ma mai realizzato concretamente. Dopo anni di lavoro su veicoli d'epoca, finalmente le mie conoscenze, così come quelle degli altri autori possono diventare patrimonio di tutti gli appassionati.
La mia esperienza ventennale nel campo del restauro di Vespa, mi induce a pensare che questo libro susciterà grande interesse sia tra i collezionisti, sia tra gli appassionati del settore.
Tutti troveranno sicuramente un valido aiuto per superare gli innumerevoli imprevisti, che abitualmente si incontrano nelle operazioni di restauro di uno scooter.
Una raccomandazione al lettore.
Le informazioni che troverete nel testo non possono essere paragonate alle istruzioni di una qualsiasi scatola di montaggio.
Per restaurare una Vespa d'epoca ci vogliono, oltre alle necessarie conoscenze, anche esperienza, passione, pazienza e una certa dose di estro.
Insomma sempre e comunque, per fare un lavoro a regola d'arte, ci vogliono le competenze giuste.
Ed ora... buona lettura!

Giorgio Notari

Nell'ultimo e tormentato periodo di guerra la «Piaggio» si è posta il problema, non facile e alquanto complesso, della trasformazione degli stabilimenti che producevano motori, eliche e aeroplani per l'aereonautica militare, adattandoli ad una produzione di pace.

Infatti, durante il periodo dell'occupazione tedesca, gli uffici tecnici di Pontedera, che si erano trasferiti a Biella, esaminarono il problema studiando le costruzioni esistenti nel campo del motociclismo utilitario.

La enorme carenza dei mezzi di trasporto, la totale disorganizzazione delle linee ferroviarie e di tutti gli altri mezzi collettivi di locomozione, nonché il bisogno sempre crescente di riallacciare le comunicazioni e di riprendere più rapidi contatti per la ripresa del lavoro palesavano la necessità da parte di un gran numero di persone di poter disporre di un veicolo, veramente utilitario, d'impiego pratico, di costo limitato e di minimo consumo. Senza dubbio la pace, anche se travagliata, aveva bisogno di ruote soprattutto perché la vita potesse riprendere un suo accelerato ritmo ricostruttivo.

Avvenuta la liberazione del Nord, mi recai dalla Toscana, dove ero rimasto durante l'avanzata alleata, a Biella e fui subito incaricato di iniziare lo studio ed il progetto di una nuova motocicletta veramente utilitaria.

Conoscevo la motocicletta nella sua esteriorità sportiva e velocistica, ma essendomi sempre occupato di aereonautica, non avevo mai approfondito il problema motociclistico da un punto di vista costruttivo, tuttavia avevo osservato nella motocicletta quei difetti di praticità e d'impiego che l'hanno sempre tenuta un poco lontana da quella massa che pure desiderava un veicolo del genere ma realmente utilitario.

Staccato dalla tradizione tecnica motociclistica ho potuto considerare il problema con mentalità del tutto nuova e concepire questo mezzo di locomozione seguendo criteri intuitivi e pensando che la macchina doveva servire per chi, come me, non era mai stato motociclista.

Ricordando che, molte volte viaggiando in auto, avevo visto ai margini della strada dei motociclisti alla presa con la camera d'aria bucata e smontata dal cerchione, ho pensato, come prima cosa che una bucatura non dovesse costituire per il motociclista un problema da meccanico come non lo è per un automobilista.

Il fatto poi che la macchina avrebbe dovuto servire per un impiego utilitario e avrebbe dovuto essere di vasta accessibilità, mi ha imposto di risolvere il problema del come inforcare comodamente la macchina, cosa già risolta per la bicicletta da donna. E devo aggiungere che nell'ideare la «Vespa» ho tenuto presente alla mia mente più l'automobile che la motocicletta e ho considerato più confortabile e razionale la posizione seduta che quella a cavalcioni sul telaio, sebbene quest'ultima potesse avere un carattere più sportivo.

Un altro problema da risolvere era quello dii facilitare al massimo la manovrabilità della macchina, specie tenendo conto del suo impiego nel traffico cittadino, e di conseguenza si doveva trovare la soluzione di poter guidare senza togliere le mani dal manubrio.

Per evitare inoltre di imbrattarmi i vestiti com'è inevitabile in tutte le motociclette, ho pensato che il motore dovesse essere distanziato e isolato dal guidatore, e anche coperto, costituendo così un complesso unico con la ruota posterio-

Come è nata la "Vespa"

di Corradino D'Ascanio

re. È nata di conseguenza la trasmissione senza catena, col cambio in linea e compreso nel gruppo ruota-motore.

Per alcune soluzioni fondamentali della «Vespa» mi sono ispirato alle concezioni aeronautiche, che mi sono familiari, ad esempio il supporto monotubo per la ruota anteriore che, ormai una esperienza triennale lo ha detto, sostituisce egregiamente la tradizionale forcella di origine ciclistica e consente la rapida sostituzione della ruota. Questo nuovo sistema non pregiudica affatto la stabilità e la robustezza del veicolo. Per quello che riguarda il telaio mi sono trovato al di là della più moderna concezione automobilistica perché la carrozzeria in lamiera della «Vespa» è insieme telaio e per la sua particolare lavorazione offre una resistenza anche maggiore del vecchio sistema a tubi.

Anche in questa soluzione mi ha sorretto l'esperienza in campo aereonautico dove la leggerezza dell'organo non deve pregiudicare la robustezza. Il dott. Piaggio ponendomi i problemi da risolvere ed esaminando le soluzioni con la sua intuizione ed il suo spirito critico ha consentito di giungere velocemente ad una definizione di carattere pratico.

Le difficoltà costruttive, e non erano poche, anche perché si doveva iniziare una impostazione del tutto nuova e antitradizionalista per eccellenza, sono state superate nel modo più soddisfacente. I miei collaboratori, alcuni dei quali lavorano con me da molti anni, e gli operai, compresi dell'indirizzo nuovo che prendeva il nostro lavoro e dell'importanza che avrebbe assunto per la ripresa e per l'avvenire della nostra industria, hanno in realtà, fatto miracoli, tanto che tra la progettazione e la costruzione dei primi esemplari non sono intercorsi più di tre mesi.

I primi risultati sono stati incoraggianti, anche se l'apparire sul mercato della «Vespa» ha suscitato un senso di sorpresa e non poche animate discussioni, e critiche di ogni genere, molte delle quali però senza un serio fondamento. Il dott. Piaggio con vera lungimiranza e con vero coraggio, e bisogna ricordare i tempi, dato che si era alla fine del 1945, quando tutti speculavano e nessuno costruiva, ha ordinato la messa a punto della «Vespa» e la sua costruzione in serie. Nell'aprile del 1946 i primi esemplari della «Vespa» di serie uscivano dagli stabilimenti di Pontedera che, già completamente distrutti, ritornavano a nuova vita.

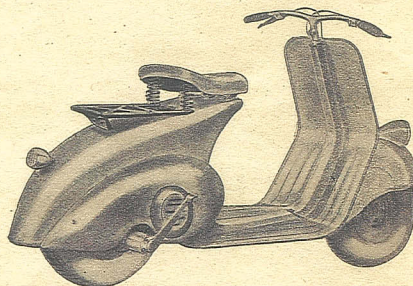
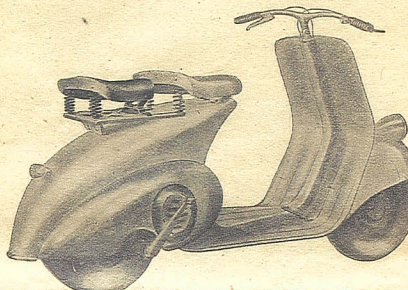
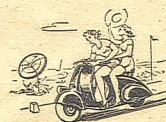
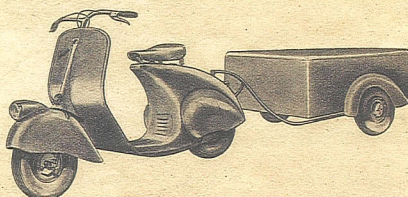
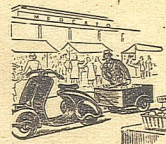
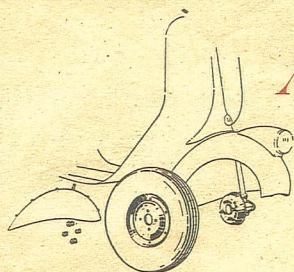
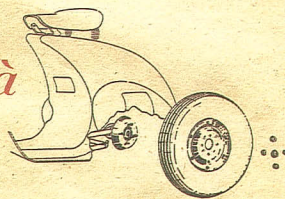
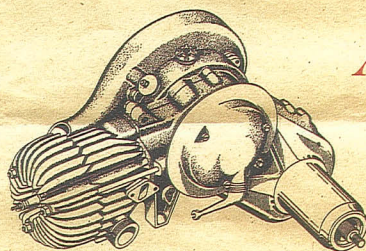
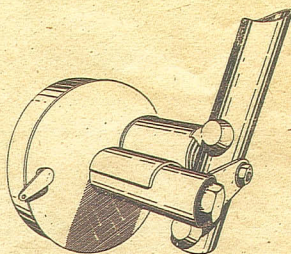
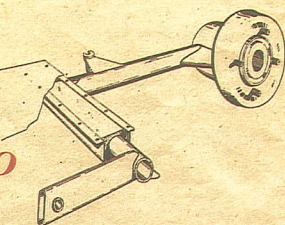
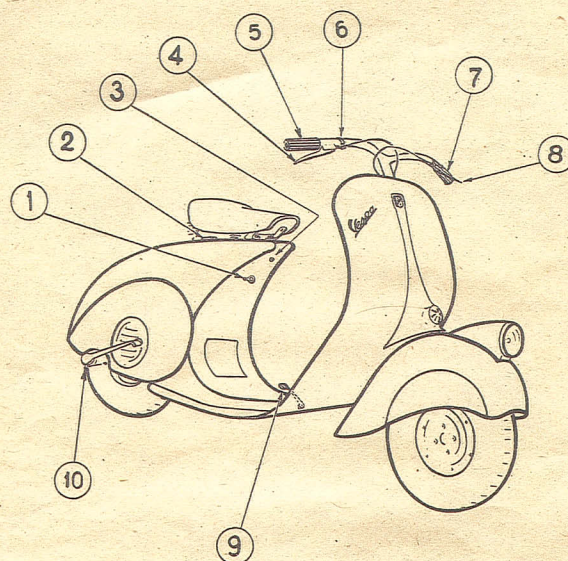
Da allora decine di migliaia di macchine sono ormai uscite dalle catene di montaggio. È ormai risaputo che per quanto una fabbrica collaudi e provi le proprie macchine non otterrà mai un collaudo efficiente, indicativo e completo come quello che può dare l'esperienza che può dare una vasta clientela e difatti questa esperienza ah consentito, in breve volger di tempo di portare alla «Vespa» quei ritocchi necessari e di preparare il nuovo modello di 125, con molleggio posteriore e telaio di grande stabilità. Ormai l'ultimo tipo della «Vespa» raggiunge quelle qualità di prestazione e di conforto che l'uso ha già riconosciuto e che hanno ormai fissato il «tipo» aumentando sempre più la diffusione della «Vespa».

L'applicazione del molleggio posteriore, l'aumento di potenza del motore, il rafforzamento di alcune parti della scocca, hanno consentito alla «Vespa» una prestazione anche maggiore a quella inizialmente prevista, tanto che oggi la nostra macchina viene usata con piena soddisfazione anche nel turismo e sopporta egregiamente l'applicazione del sidecar. Nella recente impostazione in grande serie attuata negli stabilimenti di Pontedera il tipo 125 della «Vespa» si è affinato in ogni minimo particolare così da offrire una piena garanzia di ottimo e prolungato funzionamento.

Il successo ottenuto in Italia e all'estero dalla «Vespa» è stato per noi della Piaggio il premio più ambito per le fatiche e le difficoltà superate, tuttavia ancor oggi seguiamo con attenzione il diffondersi della «Vespa» e teniamo conto della esperienza sempre più vasta che affronta giornalmente su tutte le strade del mondo quella che è stata battezzata: «la piccola vettura a due ruote».

Corradino D'Ascanio

Dal primo numero della rivista «Piaggio». N. 1, Anno I Gennaio 1949.

Depliant pubblicitario 1946

PORTA BAGAGLI
SELLINO POSTERIORE
RUOTA DI RICAMBIO
CARRELLO DI RIMORCHIO
Ditta Giuseppe Lang - Genova

Depliant pubblicitario 1946

Depliant pubblicitario 1946

1. Rubinetto carburante
2. Tappo per serbatoio
3. Bottone di massa
4. Freno ruota anteriore
5. Acceleratore
6. Avvisatore acustico e fanaleria
7. Comando cambio
8. Comando frizione
9. Freno ruota posteriore
10. Pedale avviamento

CARATTERISTICHE TECNICHE

TELAIO: A guscio in lamiera d'acciaio stampato.

SOSPENSIONE: Elastica anteriore e posteriore.

INSTALLAZIONE MOTORE: Il motore e la ruota posteriore formano un tutto unico, fissato su di un telaio ancorato elasticamente alla scocca.

RAFFREDDAMENTO: È assicurato a qualsiasi velocità da un ventilatore centrifugo.

MOTORE: A 2 tempi - cilindrata cmc. 98 - potenza massima HP 3,2 - 4500 giri.

TRASMISSIONE: Diretta sulla ruota posteriore con giunto elastico intermedio.

MESSA IN MOTO: A pedale.

CAMBIO DI MARCIA: A 3 velocità.

CARBURANTE: Miscela benzina-olio.

ACCENSIONE: A mezzo volano magnete.

ILLUMINAZIONE: Fanale anteriore a 2 luci e fanalino posteriore.

RUOTE: In lamiera stampata con freno a tamburo su entrambe, intercambiabili.

PNEUMATICI: 3,5 x 8 a bassa pressione.

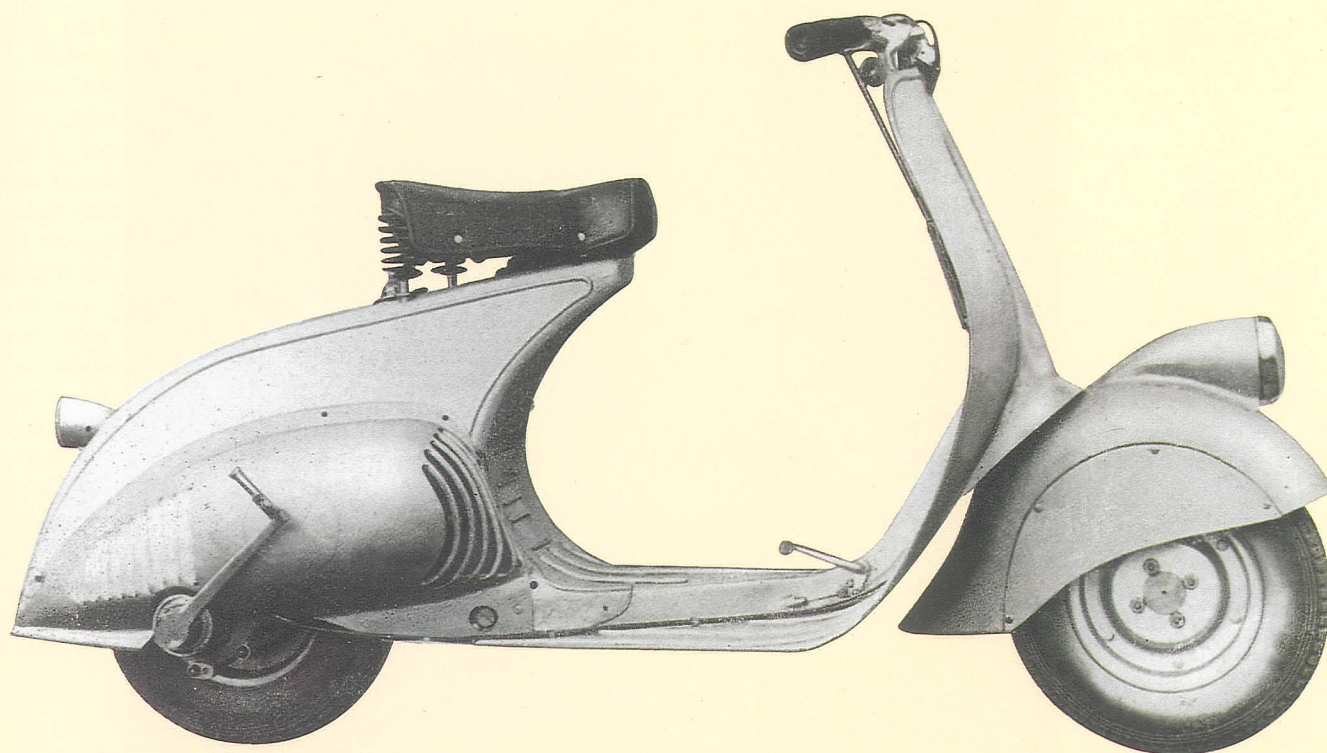
DIMENSIONI PRINCIPALI

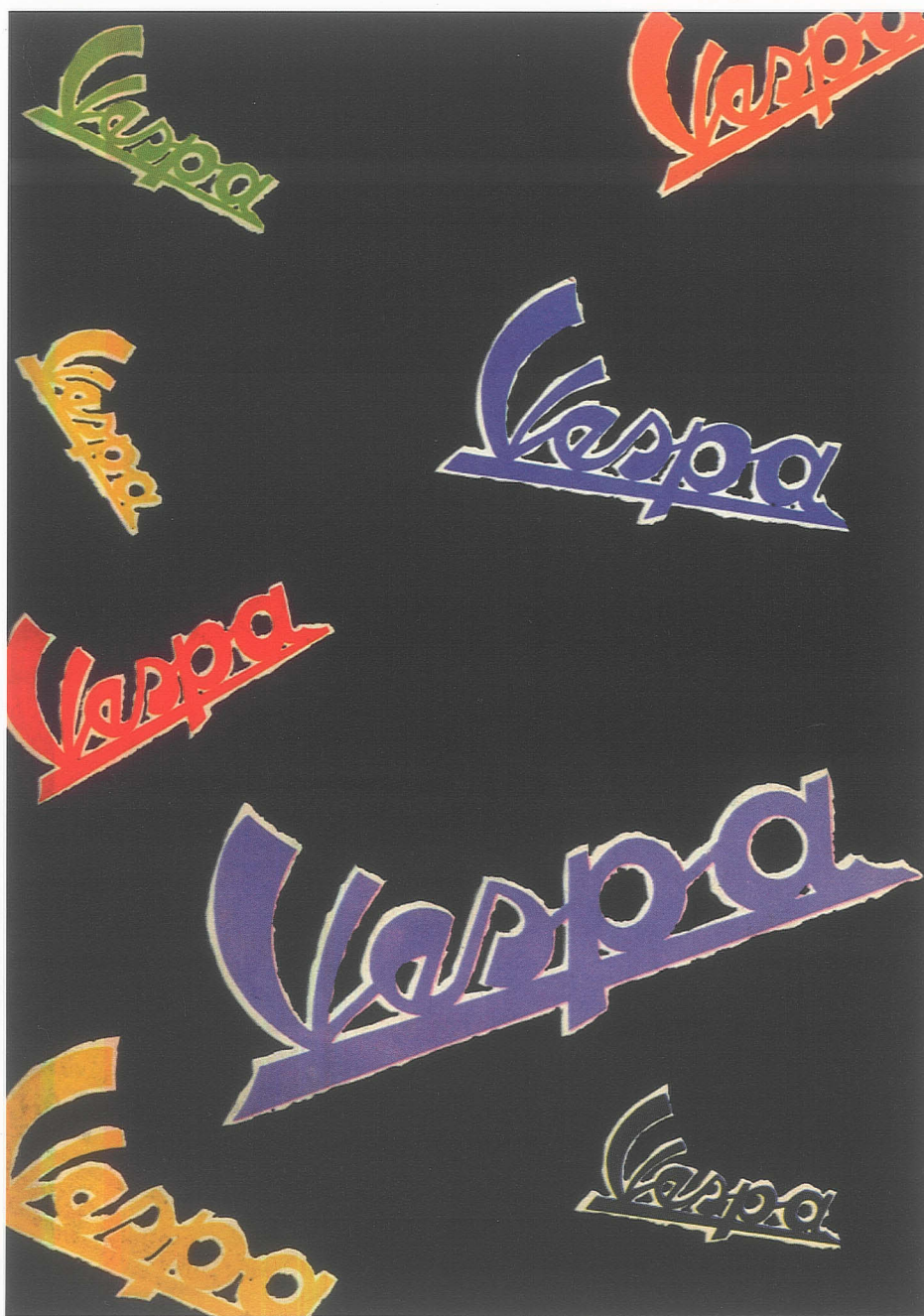
Lunghezza massima . . .	m.	1,655
Interasse ruote	»	1,170
Larghezza massima . . .	»	0,700 (Manubrio)
Altezza massima . . .	»	0,860
Altezza della sella da terra	»	0,700
Altezza pedana » »	»	0,150
Diametro minimo sterzata	»	2,5
Peso totale a vuoto . .	Kg.	55 circa

CARATTERISTICHE D'IMPIEGO

Velocità massima in piano . .	Km. 60 all'ora
Pendenza superabile in 1ª velocità . .	20 %
» » » 2ª » . .	12 %
» » » 3ª » . .	5 %

Consumo in piano: ogni litro 50 Km. alla velocità di circa Km. 50 all'ora.

Una "simpatica" utilitaria a due ruote: dieci anni di storia (1946-1955)

Una "simpatica" utilitaria a due ruote: dieci anni di storia (1946-1955)

Copertina depliant pubblicitario tedesco fine anni '40.

A tutta Vespa!

Alla fine degli anni quaranta un insetto estivo che vola senza fatica, curioso ed operoso, selvatico ma civilizzato, che si annida in ogni luogo, conquista il cuore degli italiani. Familiarità, industriosità, libertà e prestazioni: nasce la Vespa. Simbolo della italianità nel mondo: allegra, popolare, disinvolta.

La 98, la prima Vespa per l'Italia appena uscita dalla guerra, un mezzo di trasporto per un paese estremamente bisognoso di mobilità, di libertà, di emancipazione femminile. Quante volte abbiamo sentito dire: «La Vespa, l'ho avuta anch'io da ragazzo».

«Il mio babbo quando ero piccolo mi ci metteva sopra, a cavalcioni». «Mio nonno e mio zio raccontano che con la Vespa, ai loro tempi... quanti ricordi!», «Il mio amico, l'altro giorno, ha scoperto una Vespa in una vecchia cantina» «C'è una Vespa abbandonata, recuperiamola!» «Ho una Vespa d'epoca» «La mia Vespa la conservo come un cimelio». «Il mio cinquanta primo tipo, a 14 anni mi ha fatto assaporare, per la prima volta, il sapore dell'indipendenza e della libertà».

La Vespa non ci abbandona mai. È parte della nostra vita, della storia del nostro paese.

La guardo, è lì che mi aspetta da molto tempo. E allora smonto la candela, la pulisco, apro la benzina, tiro l'aria, uno, due colpi di pedivella e via, di nuovo in sella.

Un viaggio nel mito: questo libro vi farà da guida alla scoperta di quello che è diventato *Lo Scooter*. Una pubblicazione singolare che raccoglie storia e curiosità, ma soprattutto una miriade di dati tecnici per la gioia di collezionisti e non. Potremo così attingere tutte le informazioni inedite sulla struttura meccanica, il motore, l'impianto elettrico, senza trascurare la carrozzeria e i colori originali dei vari modelli.

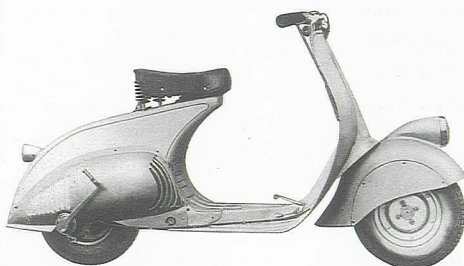
Una lettura agevole e divertente per chi si appresta a restaurare la sua Vespa d'annata, ma anche per tutti coloro che vogliono tuffarsi nel mondo di "Old Vespa".

Che cosa è il Registro Storico? Come iscriversi ad esso? Dove poter incontrare altri appassionati? Chi sono quelli del Vespa Club?

C'è una risposta ad ogni domanda. Il tutto corredato da foto, disegni e immagini per rievocare eventi dal sapore antico. Buon viaggio!

Una "simpatica" utilitaria a due ruote: dieci anni di storia (1946-1955)

Enrico Piaggio e Vespa.

L'MP6, il prototipo della Vespa progettata da Corradino D'Ascanio.

Un design originale tra comfort e sicurezza

Tra i vinti e tra i vincitori la povera gente soffre la fame afferma Bertol Brecht in una nota poesia, anche l'Italia, dopo la Seconda Guerra Mondiale deve far fronte alle difficoltà economiche della ricostruzione.

I dirigenti della Piaggio, già nell'ultimo e tormentato periodo di guerra, si erano posti il complesso problema della trasformazione degli stabilimenti che producevano motori, eliche e aeroplani per l'aeronautica militare, adattandoli ad una produzione di pace.

L'Italia post-bellica è povera, distrutta dalla guerra, carente di mezzi di trasporto e di efficienti linee ferroviarie, proprio per questo motivo ha bisogno di riallacciare al più presto le comunicazioni e di riprendere rapidi contatti per la ripresa del lavoro e dell'attività economica. In questo frangente Enrico Piaggio ha un'idea geniale: se gli italiani hanno bisogno di un veicolo utilitario, pratico, di costo limitato e di minimo consumo la Piaggio verrà loro incontro creando un mezzo di trasporto nuovo ed originale.

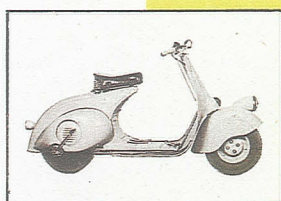
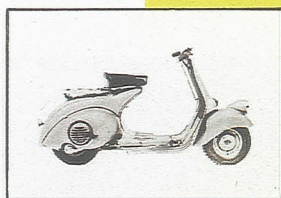
I tecnici degli stabilimenti di Biella si mettono subito all'opera e in poco tempo realizzano un prototipo di motocicletta con ruote basse siglato MP5 ma soprannominato dagli operai Paperino per la sua strana forma. Il veicolo però, non soddisfa affatto le aspettative di Enrico Piaggio che vuole "un mezzo che metta l'Italia su due ruote, però non la solita motocicletta": occorre qualcosa d'innovativo, geniale, ma allo stesso tempo pratico, economico e di facile uso.

Nell'estate del 1945 il difficile incarico viene affidato all'ingegnere aeronautico Corradino D'Ascanio, inventore dell'elicottero. L'ingegnere è però lontano dalla tradizione motociclistica sia come uomo, perché non ha mai amato le scomodità dei veicoli a due ruote, sia come tecnico, perché non ha mai approfondito il problema motociclistico da un punto di vista costruttivo e meccanico.

Tutto ciò ha giovato all'intuizione geniale della Vespa perché D'Ascanio si è messo al lavoro con una mentalità nuova e priva di pregiudizi: da un lato ha cercato di creare uno scooter più simile ad un'auto che ad una motocicletta, dall'altro ha usufruito delle sue conoscenze tecniche in campo aeronautico. Da questo strano connubio una domenica del 1945 balena nella straordinaria mente dell'ingegnere l'idea del nuovo veicolo e in pochi giorni, coadiuvato dal suo disegnatore di fiducia Mario D'Este, realizza un primo prototipo di quello che diventerà il più famoso scooter del mondo.

Il prototipo viene portato a Pontedera. Qui è entusiasticamente approvato da Enrico Piaggio il quale, sentendo il ronzio del motore e notando la contrapposizione tra la parte centrale molto ampia per accogliere il guidatore e la vita stretta, esclama: "sembra una vespa", e Vespa è rimasto il suo nome. Un nome simbolo, un nome che richiama la ripresa economica e la voglia degli Italiani di ricominciare a vivere; un nome che nato probabilmente per caso, sintetizza bene l'estetica e l'essenza di un veicolo agile, scattante e desideroso di libertà.

Una "simpatica" utilitaria a due ruote: dieci anni di storia (1946-1955)

Le tappe "storiche"

1946: Vespa 98 c.c.
Esce dalla catena di montaggio della Piaggio di Pontedera la prima Vespa (Aprile 1946)

1947: Vespa 98 c.c.
Continua la produzione della Vespa 98 cc. con le molteplici varianti apportate

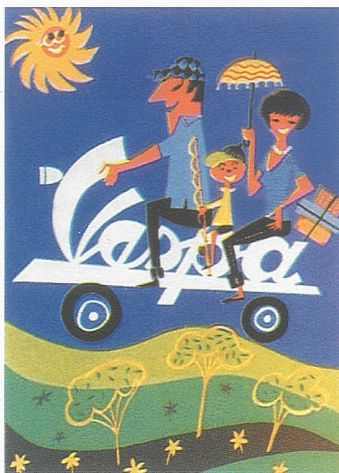
1948: Vespa 125 c.c.
Nasce la prima Vespa molleggiata posteriormente e con cilindrata maggiorata a 125 cc.

1951: Vespa 125 c.c.
La prima Vespa di serie che adotta il comando del cambio con guaine e fili flessibili

1953: Vespa 125 c.c.
In questo anno si rivoluziona il motore, al quale si apportano modifiche importanti, come l'albero motore a volani pieni e il cilindro con due travasi al posto del modello precedente che ne aveva soltanto uno

1955: Vespa 150 c.c.
Nasce la Vespa con cilindrata maggiorata a 150 cc. in due modelli: base e Gran Sport.
Continua la vendita della 125 cc.

Telai leggeri, motori potenti

Tecnicamente la Vespa unisce scelte pratiche a scelte aeronautiche.
La ruota di scorta dietro la scocca risolve i problemi derivanti da una foratura: lo afferma a chiare lettere D'Ascanio il quale, ricordando di aver visto molte volte ai margini della strada alcuni motociclisti alle prese con i pneumatici bucati, ha pensato "che una bucatura non dovesse costituire per il motociclista un problema da meccanico".
Il sellino, studiato e realizzato in modo da consentire una posizione di guida seduta, rende accessibile il veicolo a tutti (uomini e donne), permettendo così un impiego utilitario. La Vespa è infatti nata per far fronte ai problemi di mobilità urbana di un medio capofamiglia italiano, operaio o impiegato, che ha bisogno di trasportare in giro per la città la moglie o il bambino. Quante volte i disegnatori si sono sbizzarriti nel creare immagini di intere famiglie in sella alla "mitica" Vespa: l'uomo guida, la moglie è comodamente seduta all'amazzone e il bambino se ne sta in piedi davanti al padre!
La facile manovrabilità è invece consentita grazie ad un manubrio largo con i comandi alle mani come

quelli di una bicicletta, che permettono di guidare senza mai staccarsi dal manubrio.
La grande novità sta però nell'idea di distanziare ed isolare il motore dal motociclista: nasce così la trasmissione senza catena, col cambio in linea e compreso direttamente nel gruppo motore-ruota posteriore coperto dalla scocca.
Il supporto monotubo per la ruota anteriore e il telaio costituito dalla carrozzeria in lamiera sono elementi derivanti dalle tecniche aeronautiche, che hanno permesso a Vespa di essere un veicolo leggero, ma allo stesso tempo robusto. Come gli aerei si librano potentemente nei cieli, la Vespa si muove agilmente nel traffico cittadino e supera energicamente i terreni più accidentati.
Il 23 Aprile 1946 alle ore 12 la Piaggio & C. deposita il brevetto della Vespa nell'"Ufficio centrale dei brevetti per invenzioni, modelli e marche del Ministero dell'Industria e del Commercio di Firenze": inizia la primavera e con lei risorgono gli stabilimenti della Piaggio di Pontedera, che comincia a produrre i primi esemplari della Vespa.
Enrico Piaggio vuole per il neonato motoveicolo una dignitosa presentazione ufficiale, così decide di esporre la Vespa negli eleganti locali del Golf Club di Roma alla presenza delle massime autorità civili, militari e religiose: alcuni sono perplessi riguardo la robustezza e la potenza del veicolo, altri invece rimangono entusiasticamente colpiti dalla sua manovrabilità e agilità. Al successo di Roma segue immediatamente il successo della presentazione alla fiera di Milano del 1946, dove l'Arcivescovo Schuster benedice il nuovo veicolo.
Inizia così la grande avventura della Vespa, che negli anni successivi verrà notevolmente migliorata sia da un punto di vista strettamente

Una "simpatica" utilitaria a due ruote: dieci anni di storia (1946-1955)

Una famosa pubblicità degli anni '50

Telai leggeri, motori potenti

tecnico e meccanico, sia da un punto di vista estetico.

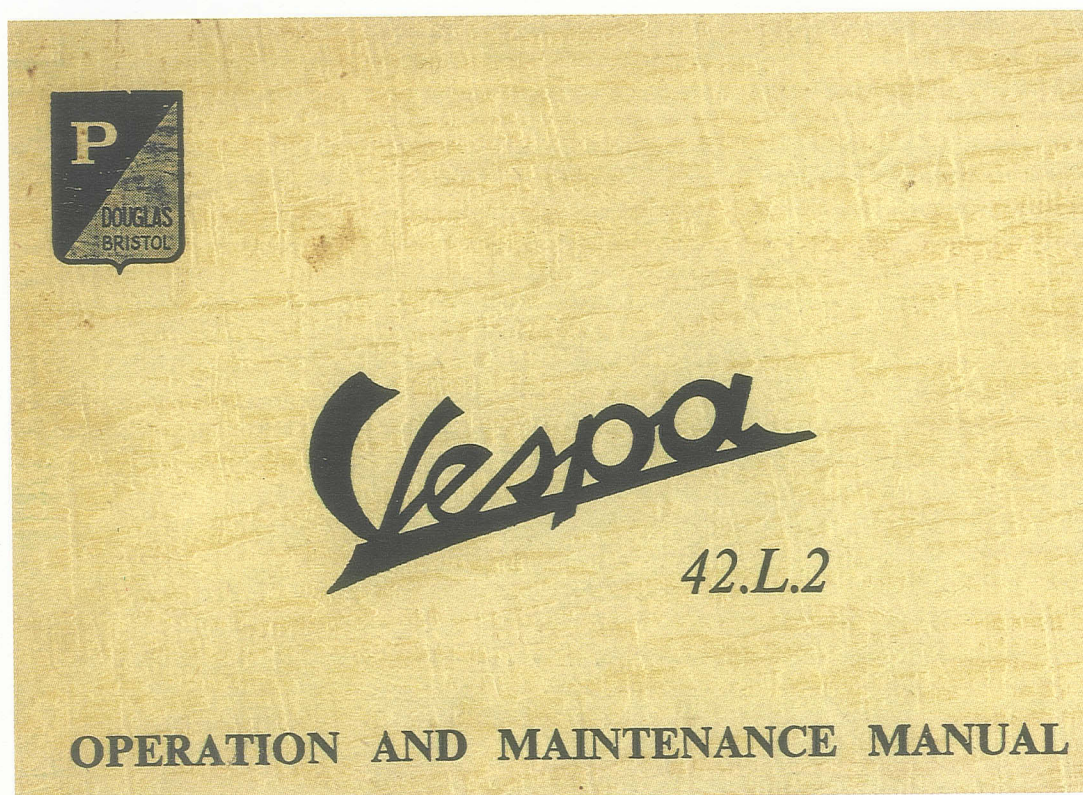
Il problema che ora si pone ad Enrico Piaggio ed ai suoi più stretti collaboratori è quello della commercializzazione. In un primo momento si pensa di utilizzare l'organizzazione della Guzzi, poi ci si proietta verso la casa automobilistica Lancia che prende immediatamente accordi con la Società Agenzia Rappresentanze Prodotti Industriali (Sarpi), sorta appositamente per diffondere il nuovo veicolo della Piaggio. La Vespa viene esposta nei saloni di automobili Lancia i cui rivenditori sono impegnati a vendere un certo numero di scooter accanto alle "Ardee" e "Appia".

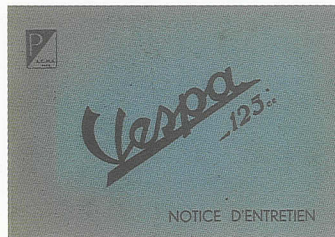
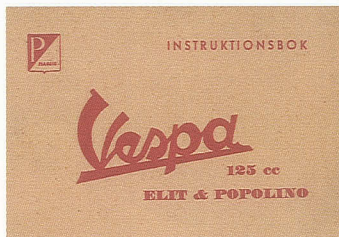
La grande novità della vendita consiste nella rateazione del pagamento che, già usata nel mercato statunitense, rende più agevole l'acquisto agli italiani.

La Vespa è subito un grande successo. I buoni risultati e gli immediati guadagni fanno dimenticare presto i disagi della guerra, proiettando gli imprenditori e gli operai verso un futuro più roseo.

Al modello del 1946 di 98 c.c. seguono quasi ogni anno modelli nuovi: nel 1947 nasce una Vespa che ha la stessa cilindrata ma che ha subito diverse modifiche per renderla più affidabile e confortevole; nel 1948 si potenzia il motore che diventa 125 c.c. Le maggiori modifiche vengono apportate nel modello del 1951: il manubrio antivibrante è dotato di contachilometri, il faro si può registrare, il silenziatore è è nascosto sotto la scocca, la sospensione anteriore è nuova come la sella; nel 1953 viene potenziato ulteriormente il motore e nello stesso tempo diminuisce il consumo.

A cavallo tra gli anni Quaranta e gli anni Cinquanta al grido "Vespizzatevi" della campagna pubblicitaria la Vespa entra in molte case italiane diventando il motoveicolo più usato e più amato del tempo.

Una "simpatica" utilitaria a due ruote: dieci anni di storia (1946-1955)

Il mondo si vespizza

La Vespa oltre a diffondersi e ad essere prodotta in Italia, si diffonde e comincia ad essere prodotta anche all'estero.
Dopo una prima diffusione in Svizzera, nel 1951 Enrico Piaggio si reca in Francia, a Fourchambault per avviare la produzione tramite la Società francese A.C.M.A., la quale avrebbe dovuto costruire gli scooter Piaggio su basi industriali. La sfida è accettata con titubanza dalla Francia che crede poco alla produzione dei veicoli a due ruote, ma lo scetticismo iniziale è presto smentito da un immediato successo, basti pensare che gli stabilimenti A.C.M.A. passano dai 15 scooter al giorno del 1951 ai 280 del 1955.
La Vespa a poco a poco comincia ad invadere anche le strade inglesi, perché viene direttamente prodotta dalle industrie Douglas e presto si fa apprezzare dai tedeschi, che iniziano a realizzarla prima nello stabilimento di Hoffman poi in quello di Messerschmitt, e dagli spagnoli che la costruiscono nella fabbrica della Moto Vespa S.A. di Madrid.
Con il passare del tempo l'originale motoveicolo italiano comincia ad essere conosciuto in tutto il mondo: in Belgio dove la M.I.S.A., fondata a Bruxelles nel 1954, ottiene la licenza di montare e di vendere la Vespa in tutto il territorio del Benelux; e poi in Austria, in Danimarca, in Grecia, in Olanda, in Portogallo, nei Paesi nordici (Svezia), in Asia, in Africa e anche negli Stati Uniti.
In questo modo la Vespa diventa in tutto il mondo simbolo ed immagine della rinascita del Bel Paese.

Copertine dei libretti Uso e manutenzione nelle varie versioni straniere.

Una "simpatica" utilitaria a due ruote: dieci anni di storia (1946-1955)

L'immagine Vespa nel mondo.

1946
Vespa **98**

1946

Motore

Nei primissimi modelli il carburatore è un Dellorto T2 16/17 mentre nei successivi diventerà un TA 17; in entrambi i casi è sempre sprovvisto di filtro dell'aria.

Il volano magnete ha le calamite fissate da viti. Nei primissimi esemplari la marmitta ha un doppio silenziatore e il terminale a flauto, e viene fissata al cilindro con una ghiera filettata. In seguito rimarrà un solo silenziatore e la ghiera sarà sostituita dalla classica fascetta.

La ventola per il raffreddamento ha le alette molto basse rispetto alle ultime serie ed anche il coperchio della ventola ha una forma leggermente diversa.

I carter centrali sono fusi in terra e possono essere sia tondi che quadrati nella parte inferiore, dietro la messa in moto.

La leva di avviamento è diritta e posizionata in modo da rendere piuttosto scomodo l'avviamento.

Telaio

Lo scudo anteriore è curvato ad arco. Le sacche laterali sono fissate alla scocca, la sinistra tramite viti con dadi, la destra con due pulsanti a molla. Sulla scocca, lateralmente, vi sono due canalette in alluminio a forma di U, all'interno delle quali si trova una guarnizione della stessa forma che serve ad eliminare il contatto diretto tra scocca, telaio e sacche.

Il mozzo della sospensione anteriore è in ferro ed il parafango anteriore ha una parte movibile per la sostituzione della ruota.

Nella parte superiore del cannotto di sterzo non c'è la solita ghiera con sfere, ma una boccola in bronzo ed una molla che servono a tenere in tiro il tubo dello sterzo.

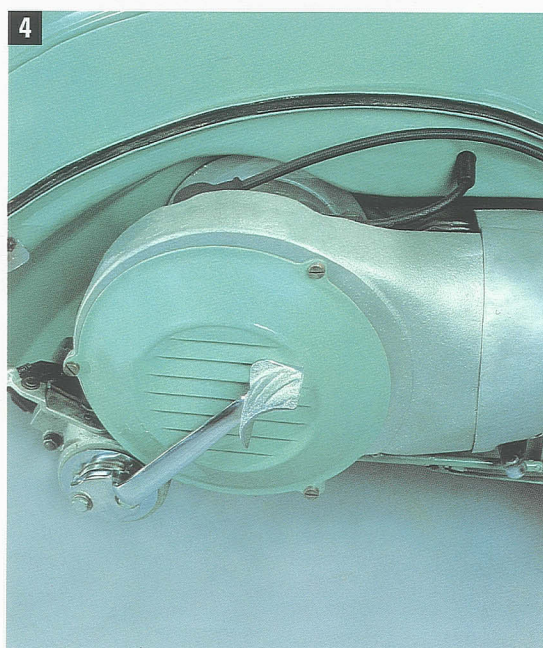
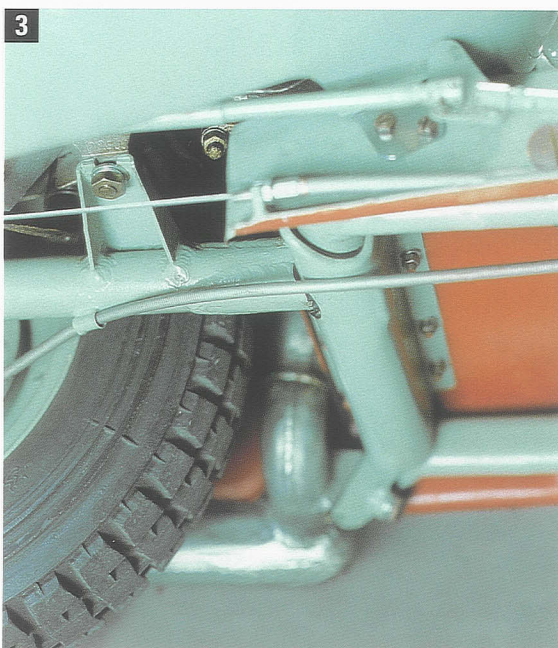
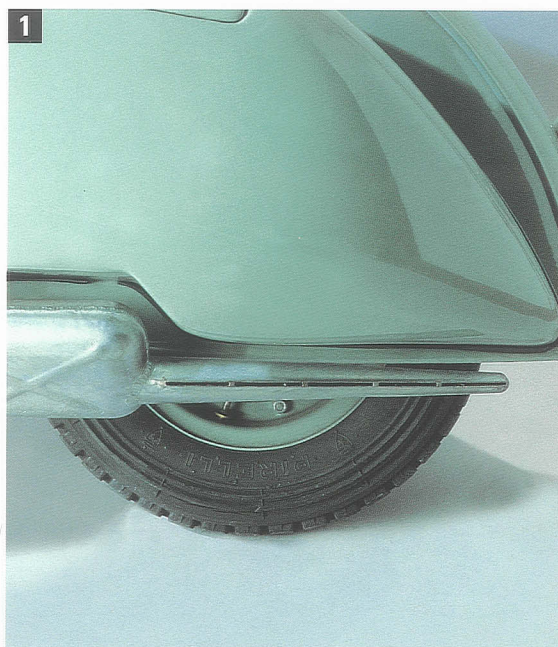
La ghiera del faro anteriore di marca Feme ha un vetro con Ø di 85 mm, la parabola ha due fori per contenere le due lampade a sfera, mentre nella parte posteriore insieme al porta lampada c'è una resi-

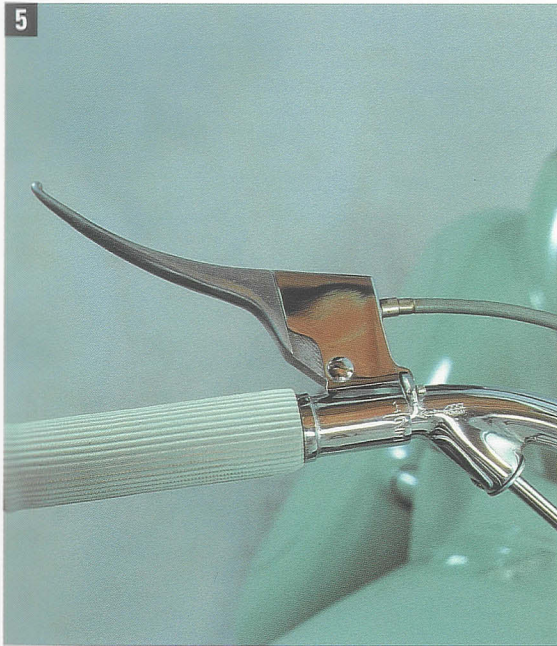
stenza a filamento. L'interruttore è un Feme a tre posizioni (spento, anabbagliante, abbagliante); l'impianto elettrico parte dall'interruttore protetto da una molla d'acciaio ed entra nel piantone dello sterzo. Il serbatoio è in alluminio. La chiusura del tappo serbatoio è del tipo a scatto. Il rubinetto miscela è del tipo "a tirare", privo di riserva.
Sul manubrio sono indicate le marce e la freccia di riferimento è di grande dimensione.
L'antifurto è costituito da due piastre forate, una fissa sul telaio e una nella parte anteriore del manubrio che combaciano girando lo sterzo verso sinistra.
Nel foro si può inserire il lucchetto. Le manopole a righe orizzontali sono di colore grigio chiaro. In corrispondenza del manicotto-cambio c'è una vite che serve da fine corsa. L'interruttore della massa spegnimento motore a pressione è situato nel telaio tra lo sportellino del carburatore e la sella del guidatore.

1 Particolare della marmitta "a flauto".

2 Vista posteriore della sella, staffetta fissaggio serbatoio e tappo serbatoio.

3 Particolare della traversa in ferro e del relativo tampone in gomma, che in questi modelli ha la funzione di assorbire le vibrazioni.

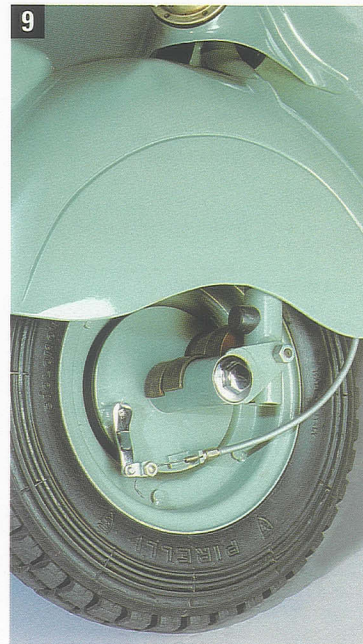
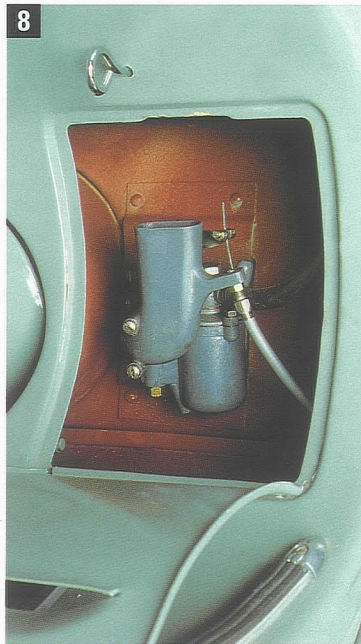
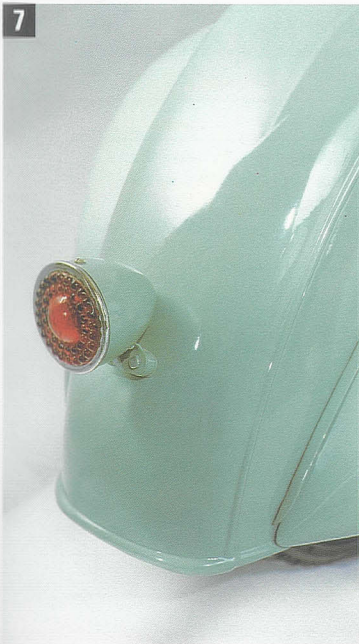
4 Complessivo motore con in evidenza leva messa in moto, convogliatore aria e profilo alloggiamento cofano motore.

Il fanalino posteriore è a forma conica e la cornice che fissa il vetro (di colore rosso), è cromata.
La sella del guidatore è priva di molleggio anteriore, mentre nella parte posteriore il molleggio è assicurato da due molle cilindriche.
Questa Vespa è priva di cavalletto. A fermo viene appoggiata lateralmente su due mezzelune in alluminio fissate nelle parti terminali delle pedane.

Trattamenti galvanici
Cromatura: dadi fissaggio ruote, borchietta sospensione anteriore, pulsanti fissaggio sacca laterale, molle sella, scritta Vespa, manubrio, cornice fanalino posteriore, cerchietto faro anteriore, pedale freno posteriore, asta rubinetto serbatoio, levetta freno anteriore, leva messa

5 Manopola cambio.

6 Interruttori fari.

7 Fanalino posteriore.

8 Carburatore privo di filtro e asta rubinetto benzina.

9 Complessivo sospensione anteriore.

1946

in moto.
Fosfatizzazione: molle sospensione anteriore.
Zincatura: marmitta.
Nichelatura opaca: bulloneria esterna compresi i dadi dei cerchi ruota.
Il prefisso e il numero del telaio sono posti sulla punta estrema del telaio, vicino alla parte più stretta della sella anteriore.
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

Caratteristiche

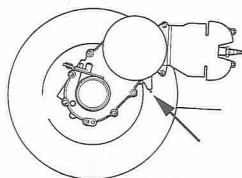
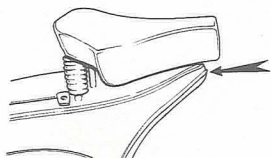
Telaio:	a guscio, di lamiera, a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	elastica, con molle di acciaio a spirale per la ruota anteriore, con tamponi di gomma per la ruota posteriore e per il motore.
Motore:	a due tempi, cilindro orizzontale in ghisa con testa riportata in lega leggera.
Alesaggio:	mm 50
Corsa:	mm 50
Cilindrata:	cm^3 98
Trasmissione:	diretta sulla ruota posteriore attraverso gli ingranaggi del cambio ed il giunto elastico.
Messa in moto:	a pedale.
Cambio di marcia:	a tre velocità, con comando abbinato alla frizione, disposto sul lato sinistro del manubrio.
Accensione:	a mezzo volano magnete.
Illuminazione:	a mezzo volano magnete, con fanale anteriore a due luci incorporato nel parafango della ruota anteriore, e fanalino posteriore.
Freni:	ad espansione; a mano sul lato destro del manubrio per la ruota anteriore, a pedale sulla pedana destra della ruota posteriore.
Ruote:	pollici 3,50x8. Le ruote sono smontabili con sistema a dadi tipo automobile; le due ruote sono fra loro intercambiabili.
Serbatoio miscela:	capacità litri 5.
Attrezzi di corredo:	1 pompa pneumatici - 2 chiavi a tubo doppie - 2 chiavi piane doppie - 1 cacciavite. Il tutto contenuto in una borsa in tela sistemata nella sacca porta attrezzi.
Consumo:	50 Km per litro
Velocità massima:	60 Km/ora
Interasse ruote:	1170 mm
Larghezza max sul manubrio:	700 mm
Lunghezza max della moto:	1655 mm
Altezza max della moto:	860 mm
Altezza sulla sella da terra:	700 mm
Altezza minima pedana centrale:	150 mm
Curva minima di sterzata:	2,5 m
Peso totale a vuoto:	60 Kg

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

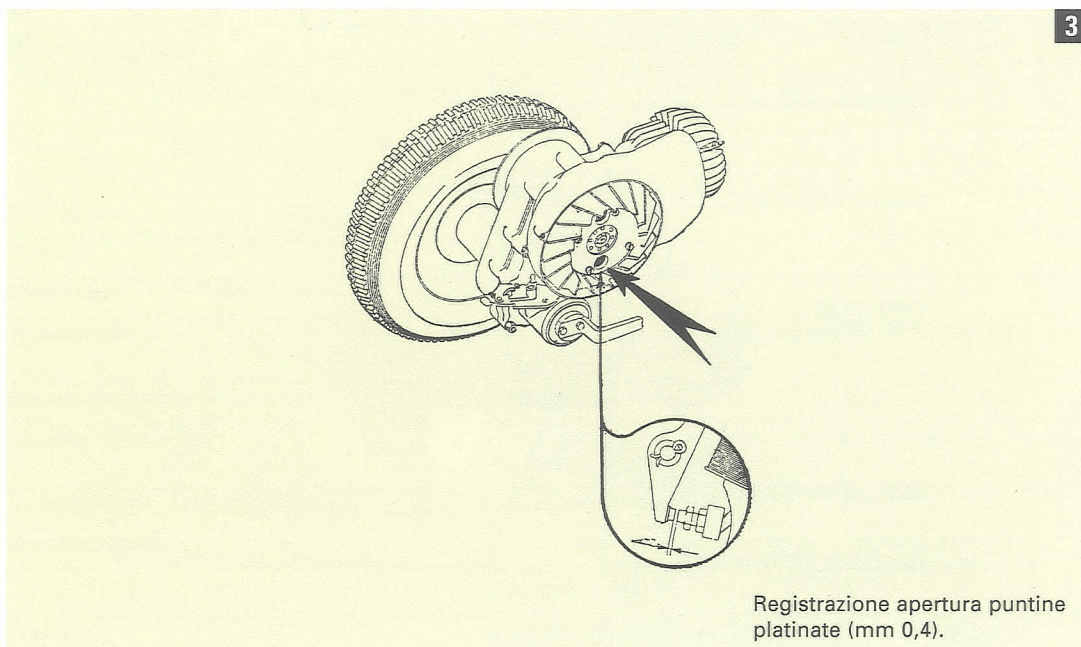
1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

Colore:
Grigio
Codice Max Meyer:
8003M

Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
Da 1001 a 2484

3

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

1946
Vespa **98/2**

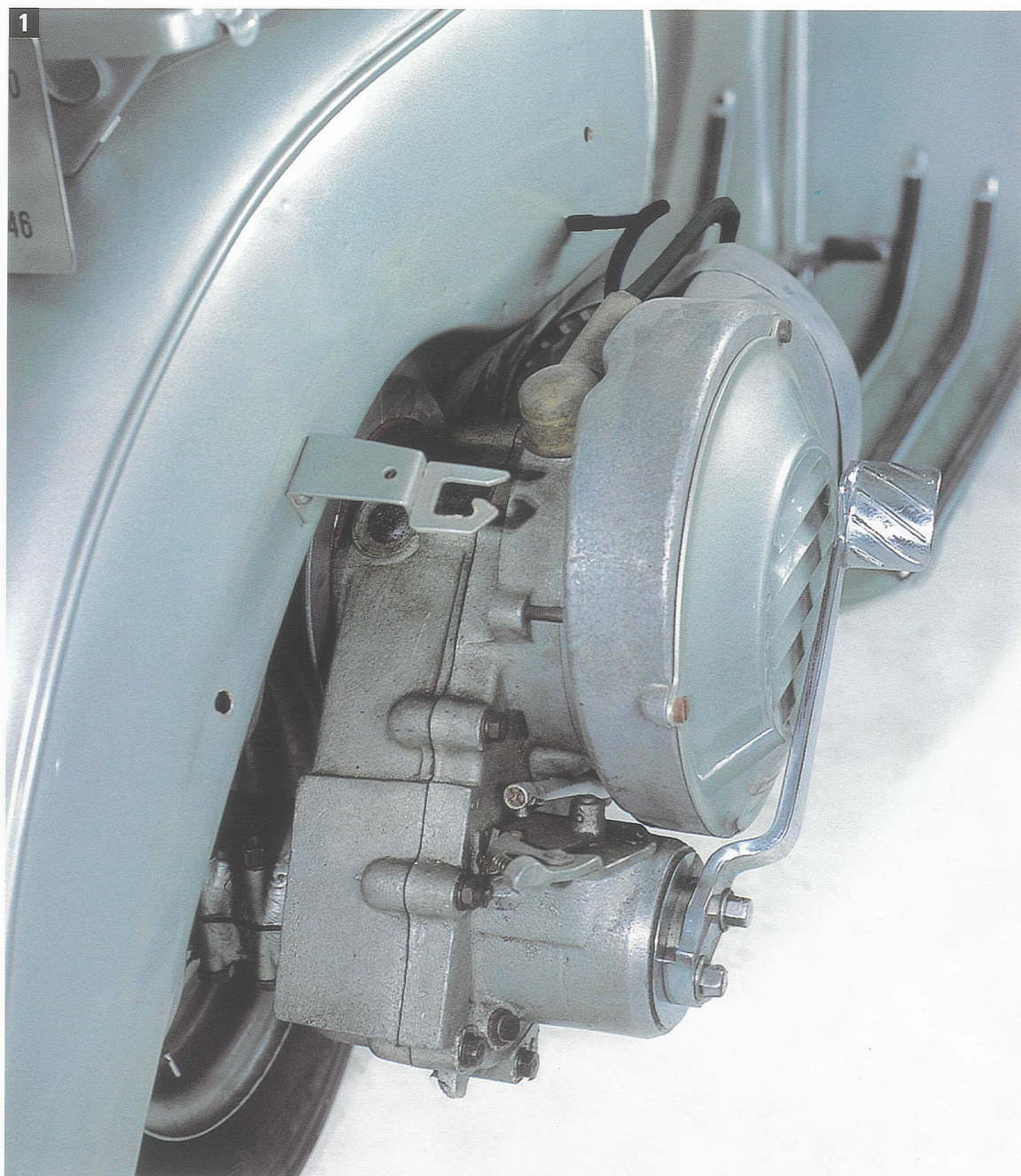
1946

Motore
È simile a quello della prima serie ed il carburatore è sempre un Dellorto TA 17 senza filtro dell'aria.

Telaio
Per evitare il contatto diretto, le sacche laterali sono ora dotate di una guarnizione in gomma nera molto più grande e dal disegno completamente diverso (questo tipo di guarnizione si potrarrà fino agli '60). I canaletti di alluminio sono scomparsi. Il telaio è ridisegnato nello scudo anteriore e nella parte posteriore; la sacca lato motore non è più fissata tramite pulsanti, ma con due clips girevoli.
Il serbatoio della miscela è in lamiera di ferro.
La sospensione anteriore è la stessa della prima serie.

Trattamenti galvanici
Cromatura: scritta Vespa, molle sella, pedale freno posteriore, manubrio, cerchio faro, levetta freno anteriore, cornice del fanalino posteriore, asta rubinetto serbatoio, leva messa in moto, dadi fissaggio ruote.
Fosfatizzazione: molle sospensione anteriore
Zincatura: marmitta.
Nichelatura opaca: bulloneria compresi i dadi cerchi ruote, borchietta sospensione anteriore.
Il prefisso e il numero di telaio sono situati sulla punta estrema del telaio vicino alla parte più stretta della sella anteriore.
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

1946

1 Motore e vista del nuovo sistema fissaggio cofano motore.

2 Vista dall'alto del manubrio e relativi comandi.

3 Parte interna della clip girevole e perno centraggio cofano motore.

1946

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, di lamiera, a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	elastica, con molle di acciaio a spirale per la ruota anteriore, con tamponi di gomma per la ruota posteriore e per il motore.
Motore:	a due tempi, cilindro orizzontale in ghisa con testa riportata in lega leggera.
Alesaggio:	mm 50
Corsa:	mm 50
Cilindrata:	cm^3 98
Trasmissione:	diretta sulla ruota posteriore attraverso gli ingranaggi del cambio ed il giunto elastico.
Messa in moto:	a pedale.
Cambio di marcia:	a tre velocità, con comando abbinato alla frizione, disposto sul lato sinistro del manubrio.
Accensione:	a mezzo volano magnete.
Illuminazione:	a mezzo volano magnete, con fanale anteriore a due luci incorporato nel parafango della ruota anteriore, e fanalino posteriore.
Freni:	ad espansione; a mano sul lato destro del manubrio per la ruota anteriore, a pedale sulla pedana destra della ruota posteriore.
Ruote:	pollici 3,50x8. Le ruote sono smontabili con sistema a dadi tipo automobile; le due ruote sono fra loro intercambiabili.
Serbatoio miscela:	capacità litri 5.
Attrezzi di corredo:	1 pompa pneumatici - 2 chiavi a tubo doppie - 2 chiavi piane doppie - 1 cacciavite. Il tutto contenuto in una borsa in tela sistemata nella sacca porta attrezzi.
Consumo:	50 Km per litro
Velocità massima:	60 Km/ora
Interasse ruote:	1170 mm
Larghezza max sul manubrio:	700 mm
Lunghezza max della moto:	1655 mm
Altezza max della moto:	860 mm
Altezza sulla sella da terra:	700 mm
Altezza minima pedana centrale:	150 mm
Curva minima di sterzata:	2,5 m
Peso totale a vuoto:	60 Kg

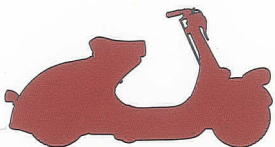
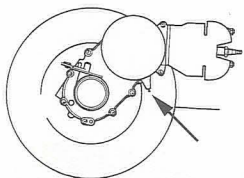
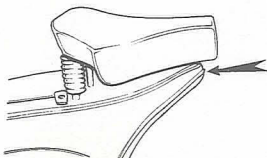
98/2

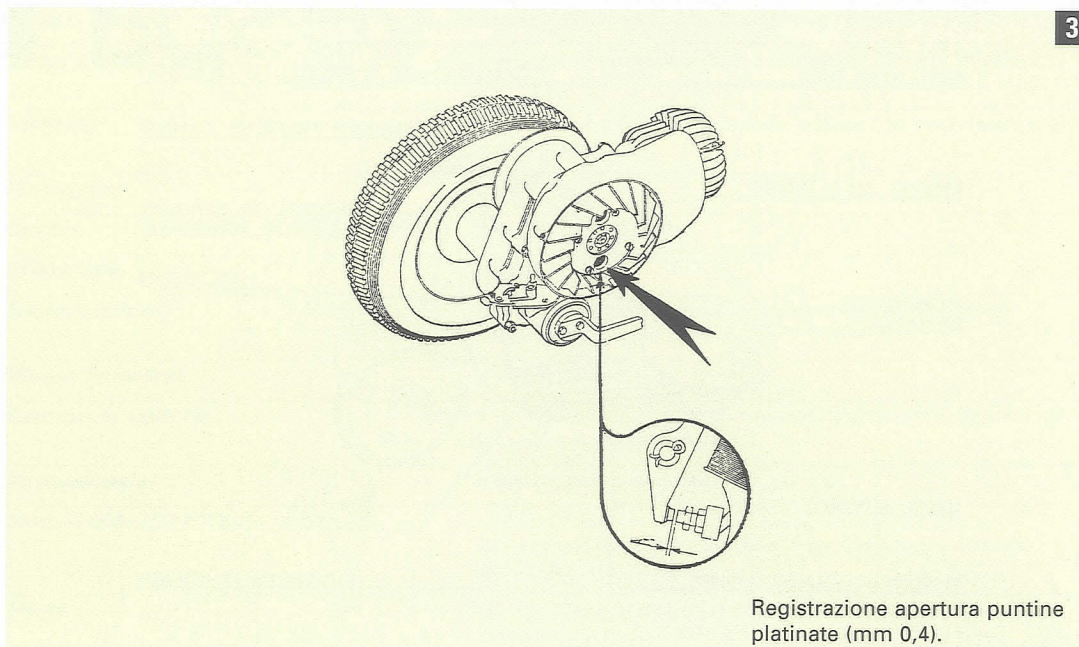
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1946
98/2

Colore:
Grigio metallizzato
Codice Max Meyer:
8000M

Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
Non esistono dati matricolari ufficiali

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

1947
Vespa **98/3**

1947

Motore
Il carburatore è sempre un Dellorto TA 17 che per la prima volta monta un filtro dell'aria di forma rotonda. La leva della messa in moto viene sostituita con una più arcuata e di maggiore lunghezza per facilitare l'avviamento.
La ventola di raffreddamento ha le alette più alte per migliorare la ventilazione del cilindro a testa. I carter centrali sono fusi in conchiglia e la squadratura che avevano nella prima serie è scomparsa.
Anche il disegno della marmitta è nuovo: il silenziatore è di forma rettangolare con terminale cilindrico a due dimensioni.
Il gruppo ottico del faro anteriore è di maggiori dimensioni (Ø 95 mm) e monta una sola lampada del tipo biluce (anabbagliante - abbagliante).
Il cerchietto rimane di marca Feme.
Il manubrio non ha più la vite di fine corsa delle marce ed anche la freccia di riferimento è più piccola

98/3

rispetto alla prima e alla seconda serie.

Una staffetta è saldata dietro lo scudo sinistro per fissare l'eventuale contachilometri.

Il tappo del serbatoio è di nuovo disegno. La chiusura è assicurata da una vite con galletto in alluminio.

Telaio

È la prima Vespa 98 con il parafango anteriore più snello, privo dell'apertura a sportello che si doveva togliere per sostituire la ruota.

Il fanalino posteriore cambia forma e diventa cilindrico; la forcella monta una serie di sfere anche nella parte alta del canotto di sterzo.

Il mozzo della sospensione anteriore non è più in ferro ma in alluminio come in tutte le altre Vespa che verranno prodotte in seguito.

Nella parte bassa del trave centrale del telaio, in corrispondenza della penultima bacchetta del cambio, una protezione evita che il piede del passeggero ostacoli il movimen-

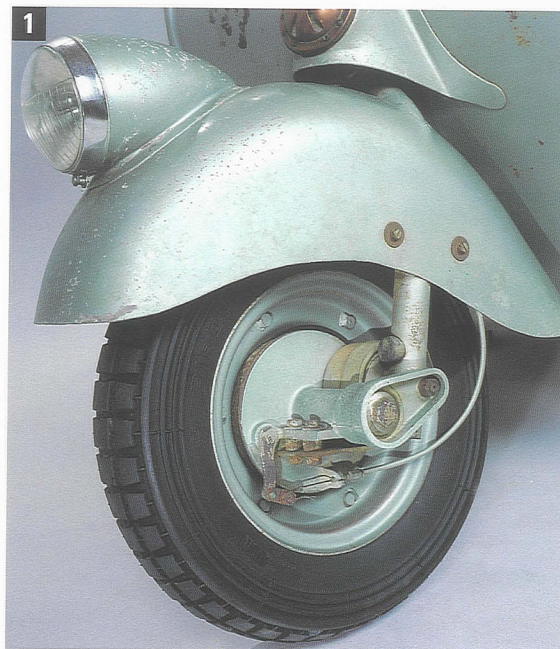
1947

to della bacchetta.
La sospensione è la stessa del modello precedente.

Trattamenti galvanici
Sono uguali a quelli della seconda serie, eccezion fatta per la cornice del fanalino posteriore che in questo modello è verniciata e la marmitta che è nichelata.
Il prefisso e il numero del telaio sono posti sulla punta estrema del telaio, vicino alla parte più stretta della sella anteriore.
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

1 Sospensione anteriore con mozzo in alluminio e nuovo parafango.

2 Carburatore con filtro dell'aria.

3 Protezione bacchetta cambio.

4 Nuovo tappo serbatoio con vite a galletto.

5 Vista della nuova messa in moto e fanalino posteriore.

1947

Caratteristiche

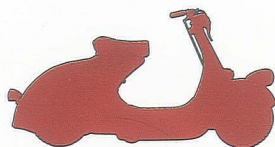
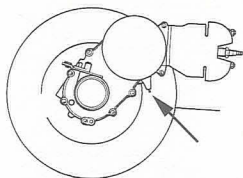
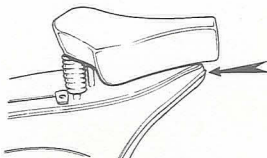
Telaio:	a guscio, di lamiera, a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	elastica con molle di acciaio a spirale per la ruota anteriore, con tamponi di gomma per la ruota posteriore e per il motore.
Motore:	a due tempi, cilindro orizzontale in ghisa con testa riportata in lega leggera
Alesaggio:	mm 50
Corsa:	mm 50
Cilindrata:	cm^3 98
Trasmissione:	diretta sulla ruota posteriore attraverso gli ingranaggi del cambio ed il giunto elastico.
Messa in moto:	a pedale.
Cambio di marcia:	a tre velocità, con comando abbinato alla frizione, disposto sul lato sinistro del manubrio.
Accensione:	a mezzo volano magnete.
Illuminazione:	a mezzo volano magnete, con fanale anteriore a due luci incorporato nel parafango della ruota anteriore e fanalino posteriore.
Freni:	ad espansione, a mano sul lato destro del manubrio per la ruota anteriore, a pedale sulla pedana destra della ruota posteriore.
Ruote:	pollici 3,50x8. Le ruote sono smontabili con sistema a dadi tipo automobile, le due ruote sono tra loro intercambiabili.
Serbatoio miscela:	capacità litri 5.
Attrezzi di corredo:	1 pompa pneumatici - 2 chiavi a tubo doppie - 2 chiavi piane doppie - 1 cacciavite. Il tutto contenuto in una borsa in tela sistemata nella sacca porta attrezzi.
Consumo:	50 Km per litro
Velocità massima:	60 Km/ora
Interasse ruote:	1170 mm
Larghezza max sul manubrio:	700 mm
Lunghezza max della moto:	1655 mm
Altezza max della moto:	860 mm
Altezza sulla sella da terra:	700 mm
Altezza minima pedana centrale:	150 mm
Curva minima di sterzata:	2,5 m
Peso totale a vuoto:	60 Kg

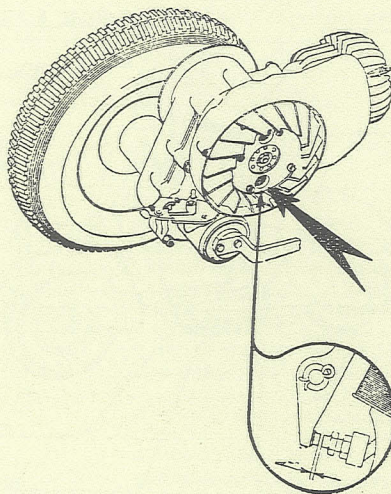
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1947
98/3

Colore:
Grigio metallizzato
Codice Max Meyer:
8000M

Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
Non esistono dati matricolari ufficiali

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

1947
Vespa **98/4**

1947

Motore
Unica modifica apportata a questa serie è la traversa supporto motore. La fusione di alluminio presenta dei tamponcini di forma rotonda tenuti da sei viti dotate di rondelle a foro differenziato e tre piastrine di fermo per la testa delle viti.

Telaio
Tutti i particolari del telaio sono identici al modello precedente.
Il prefisso e il numero del telaio sono posti sulla punta estrema del telaio, vicino alla parte più stretta della sella anteriore.
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

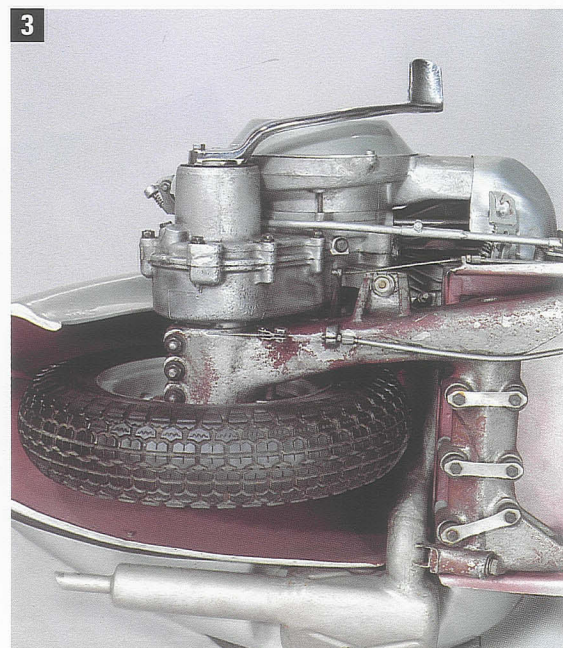
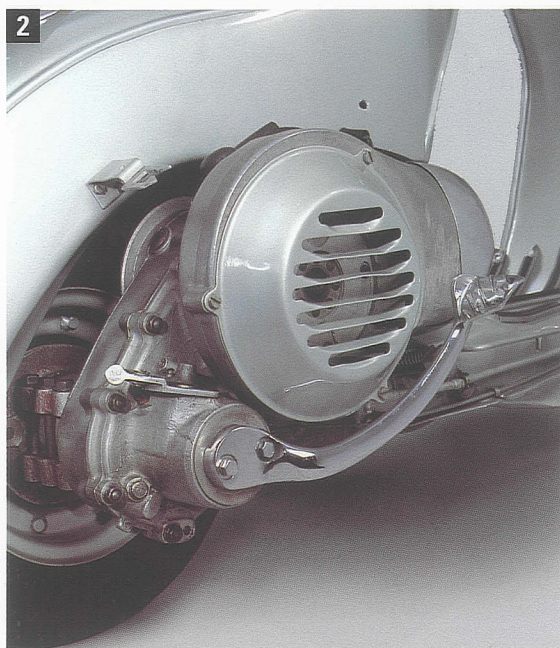
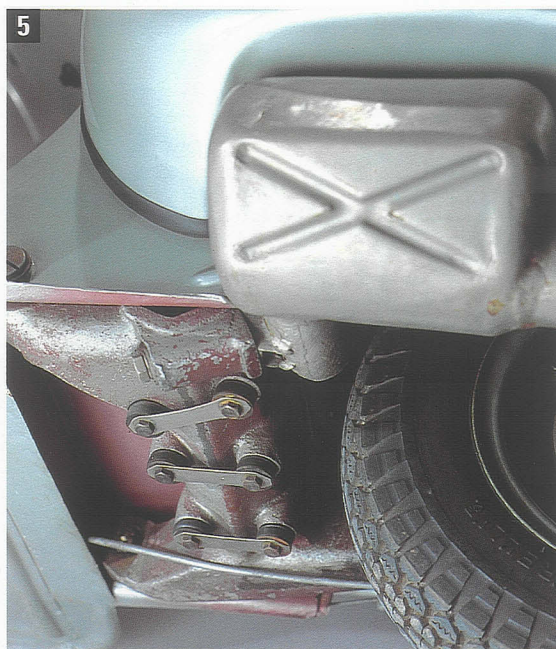
98/4

8196
MO
Vespa
Vespa
REGISTRO STORICO
230 1a CAT
VESPA 98
1947

1947

1 Manubrio e comandi.

2 Vista 3/4 posteriore del motore.

3 Nuova traversa in alluminio.

4 Marmitta.

5 Primo piano della marmitta e dei bulloni di fissaggio della traversa.

6 Vista frontale del motore.

7 Fanalino posteriore.

1947

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, di lamiera, a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	elastica con molle di acciaio a spirale per la ruota anteriore, con tamponi di gomma per la ruota posteriore e per il motore.
Motore:	a due tempi, cilindro orizzontale in ghisa con testa riportata in lega leggera
Alesaggio:	mm 50
Corsa:	mm 50
Cilindrata:	cm^3 98
Trasmissione:	diretta sulla ruota posteriore attraverso gli ingranaggi del cambio ed il giunto elastico.
Messa in moto:	a pedale.
Cambio di marcia:	a tre velocità, con comando abbinato alla frizione, disposto sul lato sinistro del manubrio.
Accensione:	a mezzo volano magnete.
Illuminazione:	a mezzo volano magnete, con fanale anteriore a due luci incorporato nel parafango della ruota anteriore e fanalino posteriore.
Freni:	ad espansione, a mano sul lato destro del manubrio per la ruota anteriore, a pedale sulla pedana destra della ruota posteriore.
Ruote:	pollici 3,50x8. Le ruote sono smontabili con sistema a dadi tipo automobile, le due ruote sono tra loro intercambiabili.
Serbatoio miscela:	capacità litri 5.
Attrezzi di corredo:	1 pompa pneumatici - 2 chiavi a tubo doppie - 2 chiavi piane doppie - 1 cacciavite. Il tutto contenuto in una borsa in tela sistemata nella sacca porta attrezzi.
Consumo:	50 Km per litro
Velocità massima:	60 Km/ora
Interasse ruote:	1170 mm
Larghezza max sul manubrio:	700 mm
Lunghezza max della moto:	1655 mm
Altezza max della moto:	860 mm
Altezza sulla sella da terra:	700 mm
Altezza minima pedana centrale:	150 mm
Curva minima di sterzata:	2,5 m
Peso totale a vuoto:	60 Kg

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1

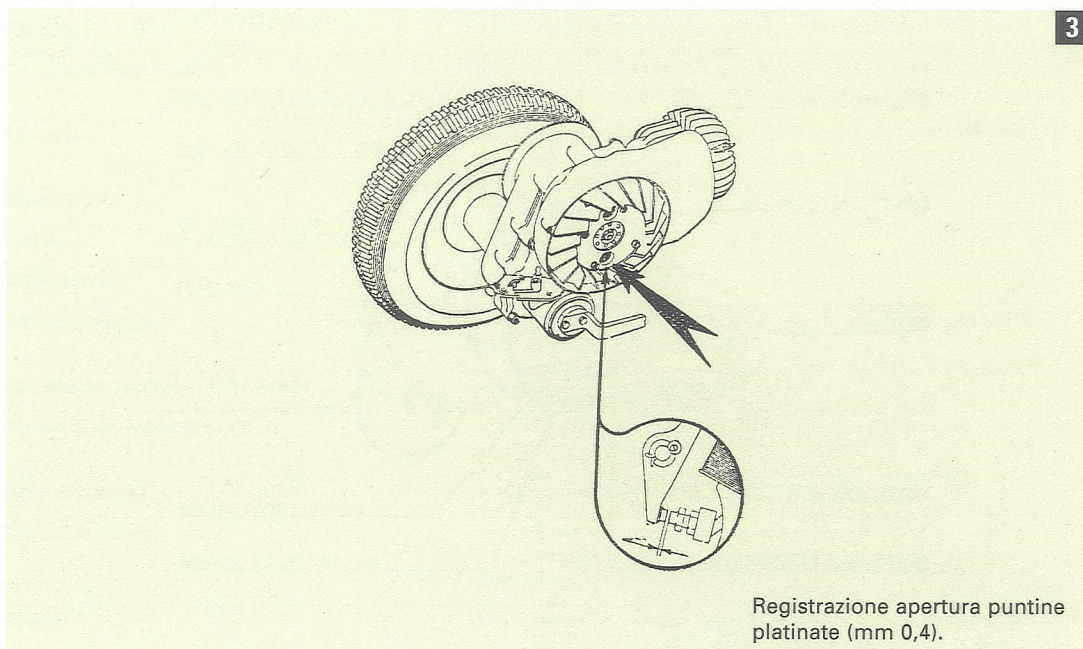
2

Colore:
Grigio metallizzato
Codice Max Meyer:
8000M

Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
Termine produzione
V98 n. 18079

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

1948
Vespa **125**

1948

È la prima 125 costruita dalla Piaggio, completamente rivoluzionaria nei confronti delle sorelle di cilindrata inferiore, da cui differisce per diversi particolari.

Motore

È simile a quello della 98, ma 125 cc, l'alesaggio del cilindro è aumentato a 56,5.

Una delle migliorie di questo modello è il raddoppio dei bulloncini di fissaggio del cappellotto porta crociera, per risolvere gli inconvenienti verificatesi sulle 98 cc.

Il carburatore resta un Dellorto TA 17 con filtro dell'aria. Il filtro però è stato ridisegnato: ha una chiusura a ghigliottina per l'avviamento a freddo con il comando di chiusura, che è sotto la sella anteriore.

Telaio

Il tubo sterzo assume una nuova posizione: si trova nella parte destra della ruota anteriore anziché sulla sinistra (disposizione vista stando seduti al posto di guida), il mozzo della sospensione è dotato di un sistema di molleggio completamente nuovo, infatti al posto delle due molle a "riccio" dei modelli precedenti, monta una molla di tipo tradizionale, verticale, in linea con la forcella.

Anche le aste che comandano il cambio nella parte bassa hanno subito un modifica: infatti passano all'interno del telaio per poi riuscire vicino al perno che fissa la traversa sul motore.

Per la prima volta anche posteriormente appare una sospensione completa formata da molla ed ammortizzatore idraulico.

La sacca lato motore è fissata alla carrozzeria da due tiranti e la chiusura si innesta sul telaio per mezzo di un'apposita staffetta con chiusu-

1948

ra a molla. Il cofano motore è stato aperto nella parte bassa centrale per dare modo al motore di oscillare. La sella è ammortizzata anche nella parte anteriore e per la prima volta viene montato un gancio porta oggetti.
Finalmente appare un cavalletto anche se del tipo a stampella laterale.

Nei primi modelli l'interruttore delle luci ed il fanalino posteriore sono gli stessi montati sulle Vespa 98, ma in seguito verranno cambiati: l'interruttore assume la forma di un ventaglio con corpo di plastica nera e il coperchio cromato mentre il fanalino posteriore è privo di bordo.

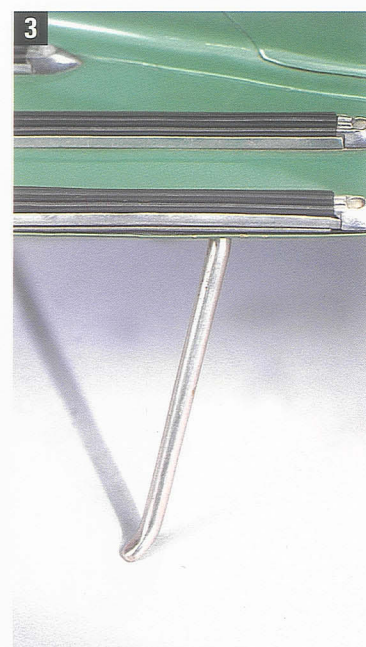
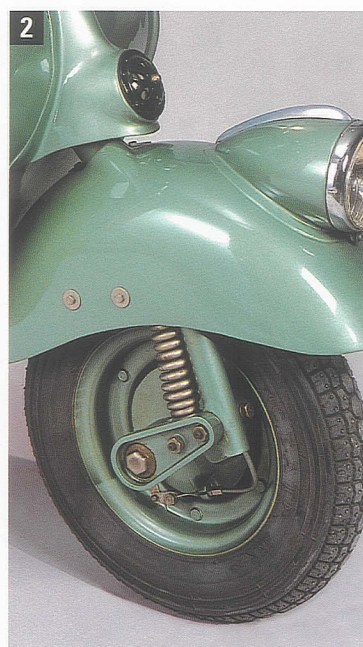
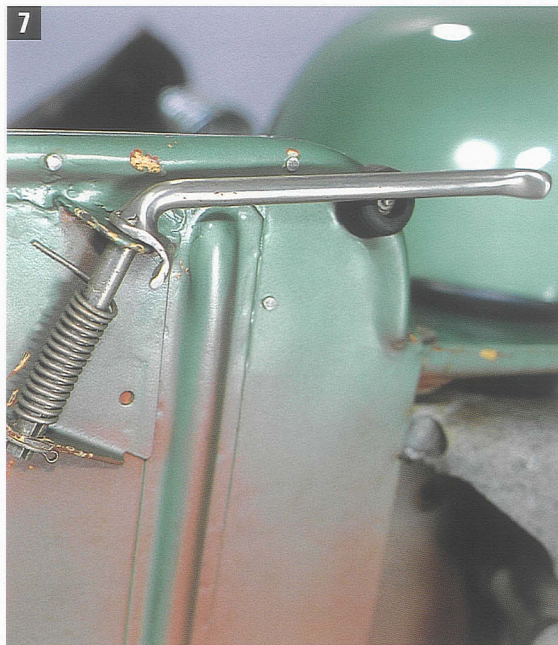
Il clacson ha cambiato forma, con vite di registro esterna centrale.
Il faro anteriore con ghiera faro di marca Siem ha il Ø di 95 mm. È munito di fregio a crestina di zama cromata mentre lo sportellino di accesso al carburatore non ha più la linguetta di ferro, ma una molletta che lo tiene aderente alla carrozze-

1 Nuova posizione ruota anteriore.

2 Sospensione anteriore.

3 Cavalletto in estensione.

4 Nuovo cofano motore.

5 Uscita asta comando cambio.

ria, sulla quale, per eliminare le vibrazioni, sono stati fissati dei tamponcini di gomma.
Il serbatoio ha un nuovo rubinetto che incorpora anche la riserva e la levetta a scorrimento per l'apertura costituita da un solo pezzo non è più un anello chiuso, ma una specie di gancio. Nei primi modelli il tappo del serbatoio è a molla ad innesto rapido. Lo ritroveremo in futuro sul modello GS 1955.
Sulle manopole, di nuova foggia, appare lo stemma Piaggio, pur mantenendo i due tappi di alluminio come nei modelli precedenti. Sullo scudo anteriore lo stemma Piaggio ha la scritta Genova leggermente più grande di quella delle Vespa 98.
Per dar modo al collettore di aspirazione, che in questo modello è un tubo di ferro, di muoversi insieme al motore che è molleggiato, il diametro del foro passante nella carrozzeria è stato maggiorato.

6 Particolare della manopola con terminale in alluminio.

7 Cavalletto in posizione di riposo.

8 Vista pedale freno e ingresso nel telaio della bacchetta cambio.

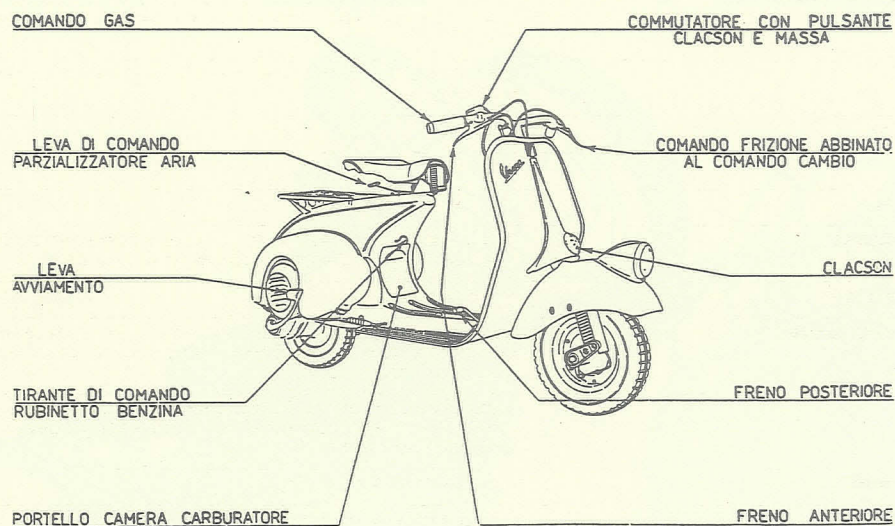
9 Vista marmitta e braccio oscillante supporto motore.

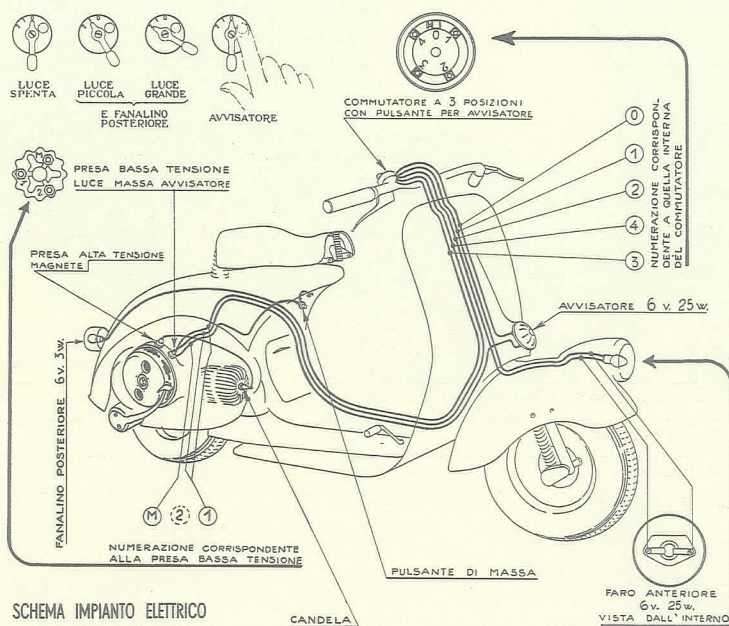
1948

Trattamenti galvanici
Nichelatura opaca: molla sospensione anteriore, cavalletto e molla, bulloneria esterna, dadi ruote, dadi cerchi ruote e dadi marmitta, borchietta sospensione anteriore, gancio portaborsa.
Cromatura: il manubrio, il pedale del freno posteriore, il cerchietto faro anteriore, le molle della sella, l'asta comando apertura miscela del serbatoio, la leva della messa in moto, il coperchio dell'interruttore luci, la scritta Vespa e il fregio a cresta sul faro
Fosfatizzazione: la staffa dell'ammortizzatore, la molla della sospensione posteriore.

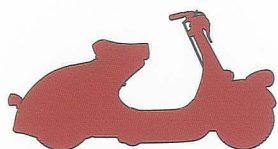
Il prefisso e il numero del telaio sono posti sulla punta estrema del telaio, vicino alla parte più stretta della sella anteriore.
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

Caratteristiche

Telaio:	a guscio di lamiera, a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	elastica con molla elicoidale per la ruota anteriore, elastica con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico per la ruota posteriore.
Motore:	a due tempi con cilindro orizzontale in ghisa e testa riportata in lega leggera
Alesaggio:	mm 56,5
Corsa:	mm 49,8
Cilindrata:	cm³ 124,789
Trasmissione:	dall'albero motore alla ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio parastrappi, e ingranaggi del cambio.
Messa in moto:	a pedale.
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi in bagno d'olio sempre in presa, comando abbinato alla frizione e disposto sull'estremità sinistra del manubrio.
Frizione:	a dischi multipli abbondantemente lubrificati, in acciaio con tasselli di sughero, comandabile a mezzo leva e trasmissione flessibile registrabile.
Accensione:	a mezzo volano magnete.
Illuminazione:	a mezzo volano magnete, con fanale anteriore a due luci e fanalino posteriore.
Freni:	quello anteriore ad espansione, manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio; quello posteriore pure ad espansione manovrabile a mezzo pedale disposto sulla pedana destra.
Ruote:	pollici 3,50x8. Le ruote sono facilmente smontabili essendo montate con il sistema in uso sugli autoveicoli, le due ruote sono tra loro intercambiabili.
Serbatoio miscela:	munito di rubinetto a tre posizioni "aperto", "chiuso", "riserva" - capacità della riserva litri 0,650. Capacità totale litri 5.
Attrezzi di corredo:	1 chiave a tubo quadrupla - 1 chiave piana semplice - 2 chiavi piane doppie - 1 cacciavite. Il tutto contenuto in una borsa in tela sistemata, unitamente ad una pompa per pneumatici nella sacca porta attrezzi, sul lato sinistro della moto.
Consumo:	50 Km per litro
Velocità massima:	70 Km/ora
Interasse ruote:	1130 mm
Larghezza max sul manubrio:	790 mm
Lunghezza max della moto:	1655 mm
Altezza max della moto:	950 mm
Altezza sulla sella da terra:	790 mm
Altezza minima pedana centrale:	220 mm
Curva minima di sterzata:	1,5 m
Peso totale a vuoto:	77,5 Kg

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1948
125

Colore:
Verde metallizzato
Codice Max Meyer:
6000M

Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

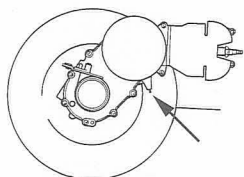
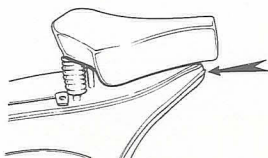
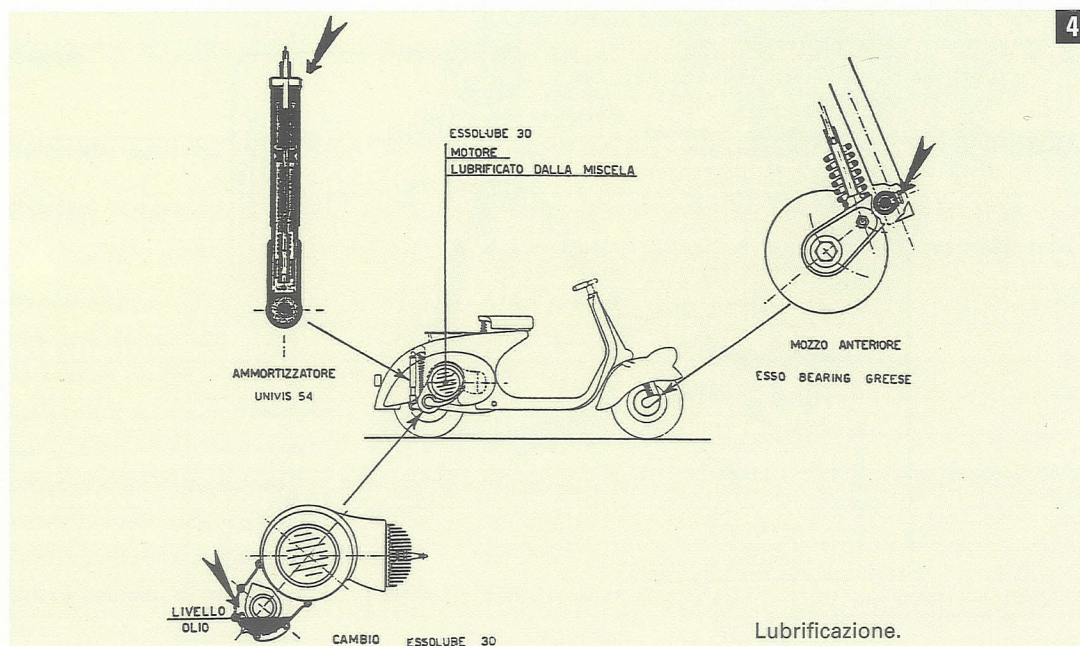
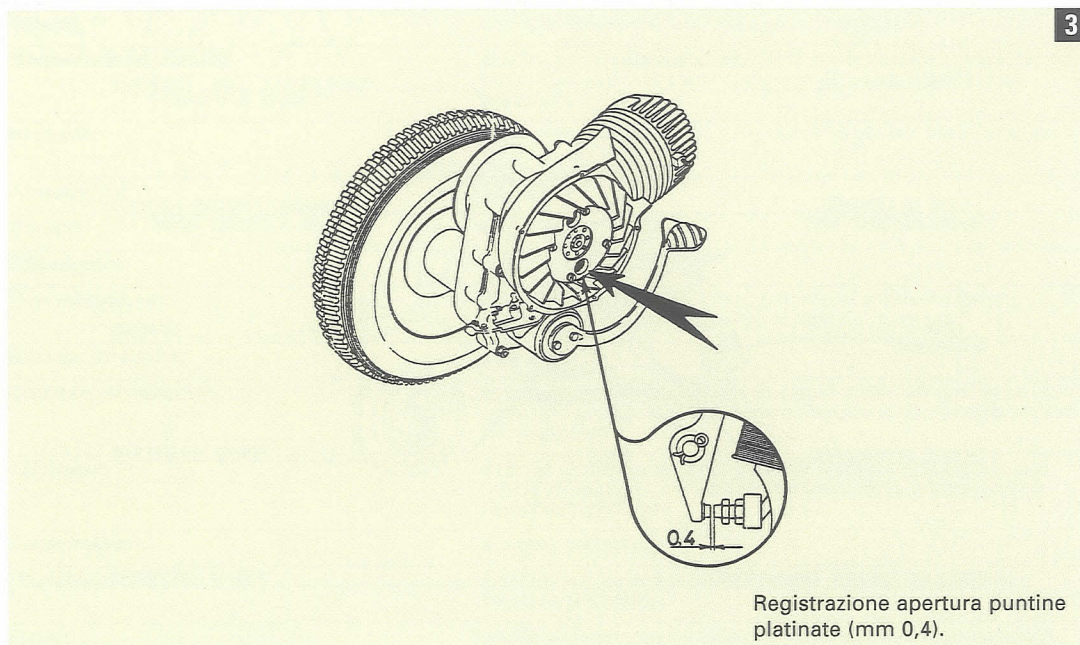
Posizione numero telaio

Dato matricolare:
Inizio produzione V1T n. 01

3

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

4

Lubrificazione.

1949
Vespa **125**

1949

Motore

Il carburatore, un Dellorto TA 17.

Il filtro dell'aria ha come unica modifica il meccanismo di chiusura.

Il motore subisce un cambiamento importante nel gruppo termico; per migliorare il raffreddamento sono modificate cilindro e testata, mentre le alette del cilindro sono posizionate verticalmente (soluzione adottata per tutti i modelli successivi, fino ad oggi).

Per adattarsi al nuovo gruppo termico anche il coperchio della ventola, la parte sottostante e la calandra copri-cilindro sono state riviste e modificate.

Lo spinotto del pistone passa da 12 mm a 15 mm di diametro

Il collettore di aspirazione è ora fissato da tre anziché da due prigionieri.

N.B.: Il portabollo sul manubrio e il coperchietto della sospensione anteriore sono accessori dell'epoca.

Telaio

Il telaio di questo modello è praticamente uguale a quello del modello del 1948 con alcune varianti.

Il rinvio delle aste del cambio in questo modello è misto bacchetta-filo.

L'asta del comando del cambio si interrompe quando fa ingresso nel telaio all'altezza del piantone sterzo e riappare in prossimità del perno di fissaggio della traversa motore, nella parte bassa della scatolatura del telaio. Le due parti sono unite da un filo unipolare d'acciaio armonico.

Il devio luci è ora munito di posizione di massa per l'arresto del motore.

Le guarnizioni in gomma delle sacche laterali sono per la prima volta di colore grigio.

Anche il fanale posteriore è leggermente diverso dal modello del 1948, infatti non ha più il bordo e la parte dove si inserisce la plastica rossa è leggermente più grande.

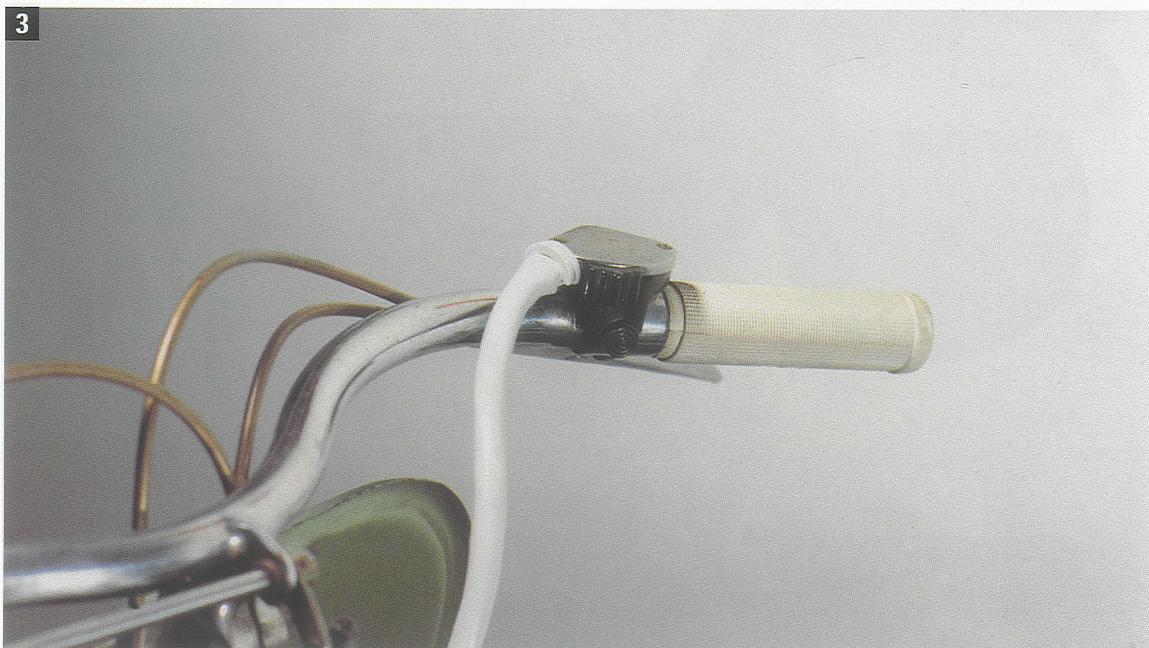
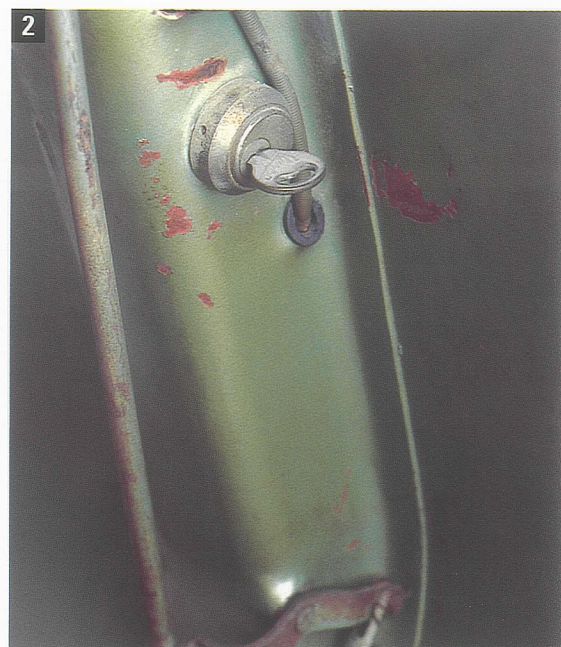
1949

È la prima Vespa a montare di serie il bloccasterzo con chiave che agisce sul tubo sterzo. Scompaiono le piastrine sul manubrio e sulla carrozzeria per il lucchetto.
Per la prima volta si adotta un vero e proprio cavalletto centrale anche se non molto raffinato in quanto all'estremità ha il tubo stesso schiacciato ed arricciato verso l'alto, senza alcuna protezione in gomma.
Sulla carrozzeria due tamponi in gomma fanno da riscontro al cavalletto quando il mezzo viene utilizzato.

Trattamenti galvanici
Nichelatura opaca: molla sospensione anteriore, cavalletto, molle e staffe, bulloneria esterna, dadi ruote e dadi cerchi ruote, marmitta, borchietta sospensione anteriore, gancio porta borsa. Le parti cromate sono le stesse del modello precedente, come del resto le parti fosfatizzate.

1 Cavalletto.

2 Bloccasterzo.

3 Interruttore luci.

Il prefisso e numero di telaio sono visibili per la prima volta sul vano dello sportello carburatore, in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma.
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

4 Fanalino posteriore.

1949

Caratteristiche

Telaio:	a guscio di lama, a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	elastica con molla elicoidale per la ruota anteriore, elastica con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico per la ruota posteriore.
Motore:	a due tempi con cilindro orizzontale in ghisa e testa riportata in lega leggera
Alesaggio:	mm 56,5
Corsa:	mm 49,8
Cilindrata:	cm^3 124,789
Trasmissione:	dall'albero motore alla ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio parastrappi, e ingranaggi del cambio.
Messa in moto:	a pedale
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi in bagno d'olio sempre in presa, comando abbinato alla frizione, e disposto sull'estremità sinistra del manubrio
Frizione:	a dischi multipli abbondantemente lubrificati, in acciaio con tasselli di sughero, comandabile a mezzo leva e trasmissione flessibile registrabile.
Accensione:	a mezzo volano magnete
Illuminazione:	a mezzo volano magnete, con fanale anteriore a due luci e fanalino posteriore
Freni:	quello anteriore ad espansione, manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio, quello posteriore, pure ad espansione, manovrabile a mezzo pedale disposto sulla pedana destra
Ruote:	pollici 3,50X8. Le ruote sono facilmente smontabili, essendo montate con il sistema in uso sugli autoveicoli; le due ruote sono fra loro intercambiabili
Serbatoio miscela:	munito di rubinetto a tre posizioni "aperto" "chiuso" "riserva" - capacità della riserva litri 0,650. Capacità totale litri 5.
Attrezzi di corredo:	1 chiave a tubo quadrupla - 1 chiave piana semplice - 2 chiavi piane doppie - 1 cacciavite. Il tutto contenuto in una borsa in tela sistemata, unitamente ad una pompa per pneumatici, nella sacca porta attrezzi, sul lato sinistro della moto.
Consumo:	50 Km per litro
Velocità massima:	70 Km all'ora
Interasse ruote:	1130 mm
Larghezza max sul manubrio:	790 mm
Lunghezza massima della moto:	1655 mm
Altezza max della moto:	950 mm
Altezza sulla sella da terra:	790 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1,5 m
Peso totale a vuoto:	77,5 Kg

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1949
125

Colore:
Verde metallizzato
Codice Max Meyer:
6000M

Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
Non esistono dati matricolari ufficiali

3

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

4

Lubrificazione.

1950
Vespa 125

1950

Motore

Il motore è simile a quello del modello precedente. Il carburatore cambia: è un Dellorto TA 17B, mentre il filtro dell'aria rimane lo stesso del modello precedente (125/1949). La marmitta cromata assume una forma ovale con terminale smontabile a forma di pesce.

Telaio

È la prima Vespa che nella parte posteriore ha la scocca senza le nervature; il telaio nelle fiancate laterali è completamente liscio.

Il cavalletto non ha più la parte terminale a "riccio" ma monta delle scarpette in gomma.

Nei modelli con sigla di prefisso di telaio "V15T" il faro anteriore diventa per la prima volta registrabile allentando i due bulloncini di fissaggio al parafango.

Trattamenti galvanici
Gli stessi del modello 1949 ad eccezione della marmitta che in questo modello è cromata.
Il prefisso e il numero di telaio sono visibili sul vano dello sportello carburatore e precisamente in alto fra due tamponcini in gomma.
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

1950

1 Particolare della scocca senza nervature.
N.B.: Il rivestimento in gomma sul dado a farfalla del tappo serbatoio è un accessorio.

2 Marmitta a forma di pesce.

3 Faro anteriore registrabile.

1950

Caratteristiche

Telaio:	a guscio di lamiera, a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	elastica con molla elicoidale per la ruota anteriore, elastica con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico per la ruota posteriore.
Motore:	a due tempi con cilindro orizzontale in ghisa e testa riportata in lega leggera
Alesaggio:	mm 56,5
Corsa:	mm 49,8
Cilindrata:	cm^3 124,789
Trasmissione:	dall'albero motore alla ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio parastrappi, e ingranaggi del cambio.
Messa in moto:	a pedale.
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi in bagno d'olio sempre in presa, comando abbinato alla frizione e disposto sull'estremità sinistra del manubrio.
Frizione:	a dischi multipli abbondantemente lubrificati, in acciaio con tasselli di sughero, comandabile a mezzo leva e trasmissione flessibile registrabile.
Accensione:	a mezzo volano magnete.
Illuminazione:	a mezzo volano magnete, con fanale anteriore a due luci e fanalino posteriore.
Freni:	quello anteriore ad espansione, manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio; quello posteriore pure ad espansione manovrabile a mezzo pedale disposto sulla pedana destra.
Ruote:	pollici 3,50x8. Le ruote sono facilmente smontabili essendo montate con il sistema in uso sugli autoveicoli, le due ruote sono tra loro intercambiabili.
Serbatoio miscela:	munito di rubinetto a tre posizioni "aperto", "chiuso", "riserva" - capacità della riserva litri 0,650. Capacità totale litri 5.
Attrezzi di corredo:	1 chiave a tubo quadrupla - 1 chiave piana semplice - 2 chiavi piane doppie - 1 cacciavite. Il tutto contenuto in una borsa in tela sistemata, unitamente ad una pompa per pneumatici nella sacca porta attrezzi, sul lato sinistro della moto.
Consumo:	50 Km per litro
Velocità massima:	70 Km/ora
Interasse ruote:	1130 mm
Larghezza max sul manubrio:	790 mm
Lunghezza max della moto:	1655 mm
Altezza max della moto:	950 mm
Altezza sulla sella da terra:	790 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1,5 m
Peso totale a vuoto:	77,5 Kg

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

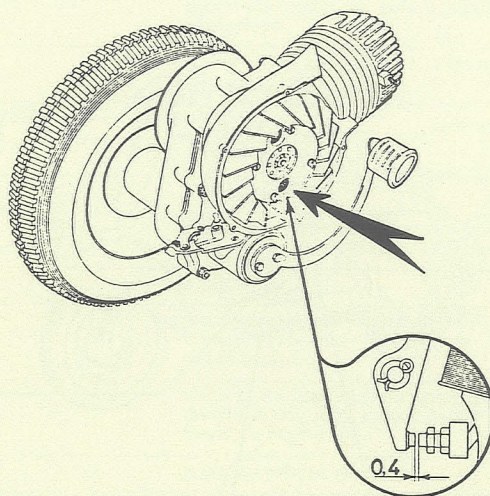
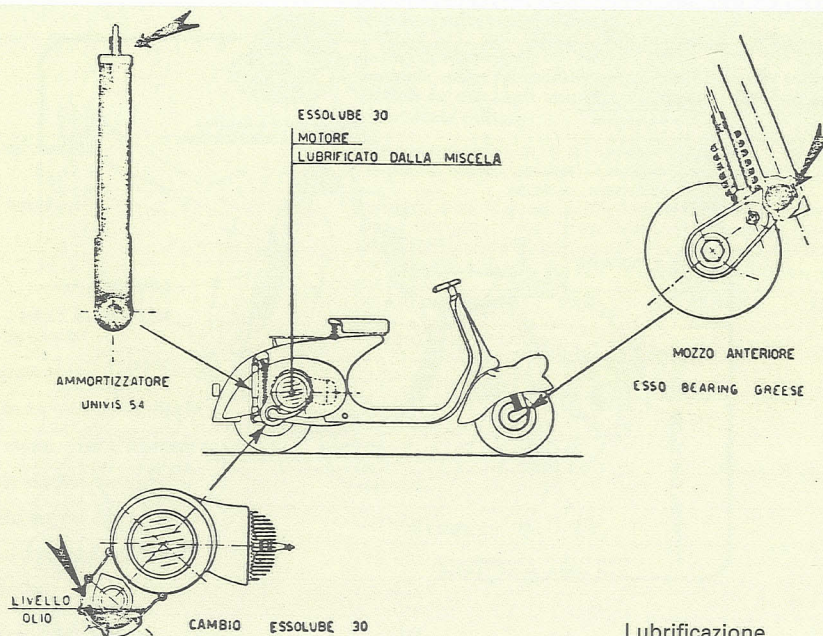
1950
125

Colore:
Verde metallizzato
Codice Max Meyer:
6000M

Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
Termine produzione
V15T n.104096

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

Lubrificazione.

1951 Vespa 125

1951

Motore

Vengono abbandonate le bacchette che comandano il cambio per passare al più preciso e comodo comando a cavi.

La marmitta è di disegno a scatola incassata nel telaio e braccio supporto motore, il tubo di scarico passa al di sotto del motore, uscendo posteriormente.

Di comodo uso il nuovo rubinetto miscela con decantatore e apertura-chiusura riserva tipo chiavetta.

Il carburatore è un Dellorto TA 17 B.

Aumenta la grandezza del filtro dell'aria che è di nuovo disegno.

Il freno posteriore viene potenziato aumentando sia la larghezza del tamburo, sia le ganasce.

La nuova leva messa in moto è in alluminio, lucidata a specchio e con gommino nero quadrettato.

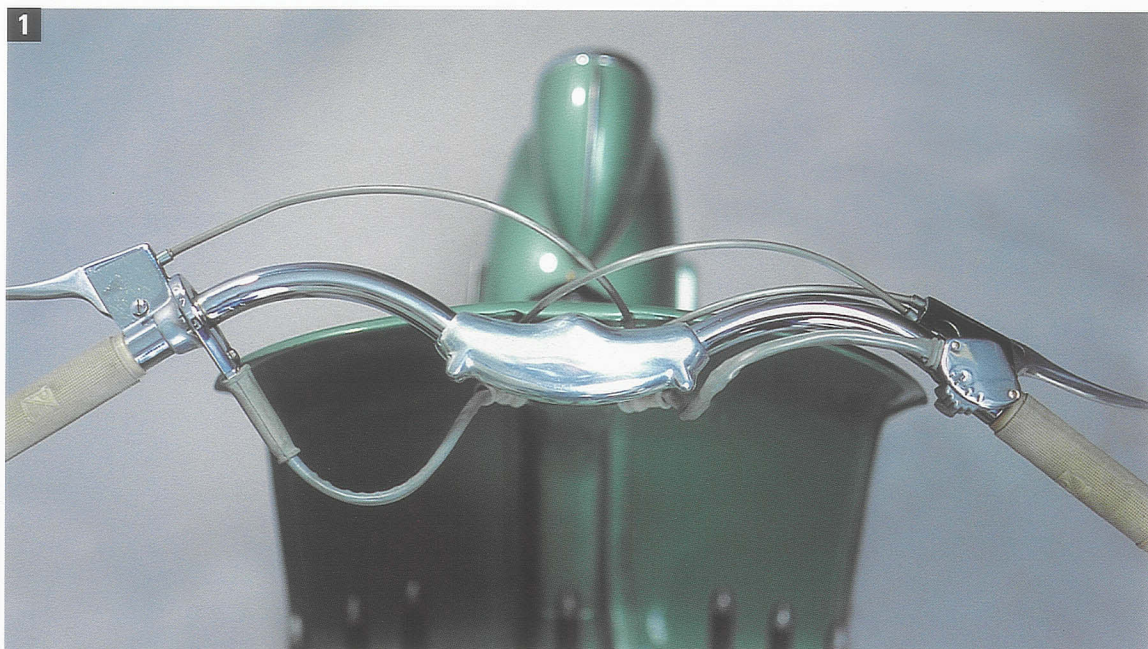
Telaio
Le pedane poggiapiedi si allungano nella parte posteriore per migliorare l'appoggio dei piedi del passeggero.
Nel gruppo sospensione anteriore viene aggiunto l'ammortizzatore idraulico per aumentare il comfort di guida.
Sul mozzo anteriore è montato, di serie, un coprimozzo in alluminio dello stesso colore della Vespa.
Inoltre il manubrio è posto su un mozzo centrale, nel quale sono alloggiati 6 semigusci in gomma per eliminare le vibrazioni.
La sella, di forma diversa, di colore verde scuro, è chiusa nella parte anteriore e nasconde il movimento elastico.
Il faro è delle stesse dimensioni del modello precedente.
Il fanalino posteriore è per la prima volta di forma rettangolare.
Il nuovo pedale freno posteriore, sagomato e cromato, in lamiera stampata con un gommino nero

N.B.: Il contachilometri è un accessorio così come la serratura con chiave nello sportellino della sacca sinistra.

1951

rettangolare, è fissato su un perno saldato sul telaio.
Aumenta il peso di 7,3 Kg
Una curiosità: nei primi modelli il mozzo manubrio è fissato al tubo sterzo con una zeppa del tipo utilizzata sulle pedivelle delle biciclette. Con questo sistema era impossibile avere il manubrio centrato perfettamente. Viene così sostituito da un bullone di 10 mm, dotato di dado e rondelle. Con questo sistema il centraggio del manubrio è reso più facile.
Altra curiosità sempre nei primissimi modelli: il mozzo della sospensione anteriore è caratterizzato da un coprimozzo incassato, fissato da una vite a vista. L'interruttore fari diventa di colore grigio con coperchio cromato. I cerchi ruota sono rinforzati rispetto ai modelli precedenti, allungando la battuta centrale sull'anello di chiusura.
Al cavalletto vengono aggiunti due piedini in gomma di colore nero.

1 Particolare del nuovo sistema comando cambio a fili.

2 Nuova sospensione anteriore con ammortizzatore idraulico.

Trattamenti galvanici

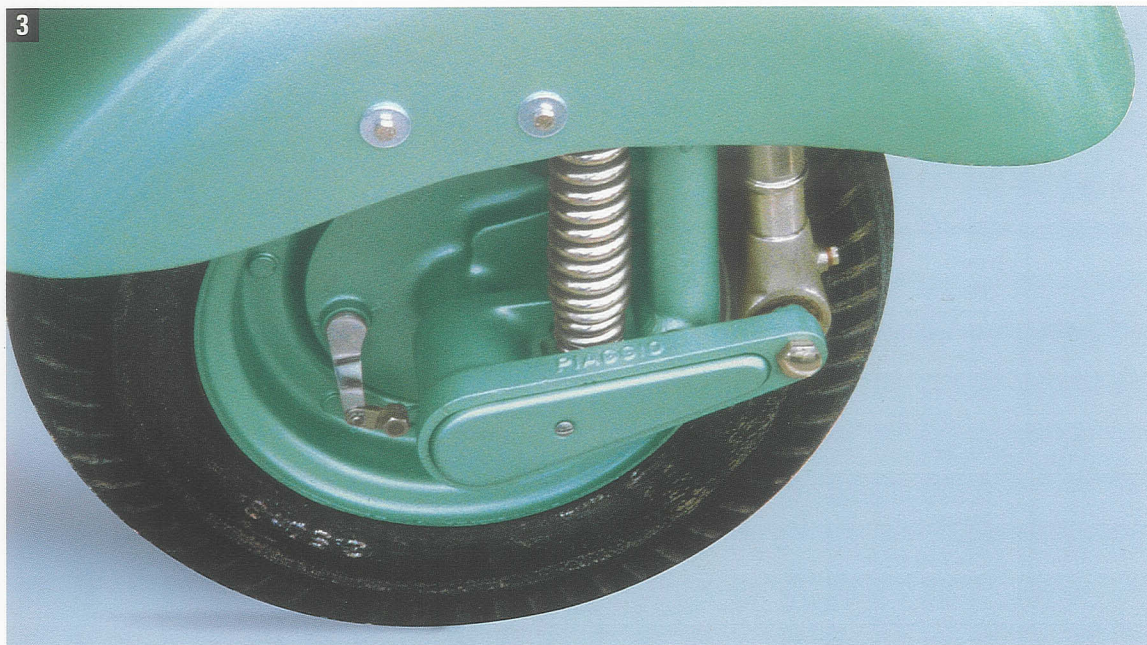
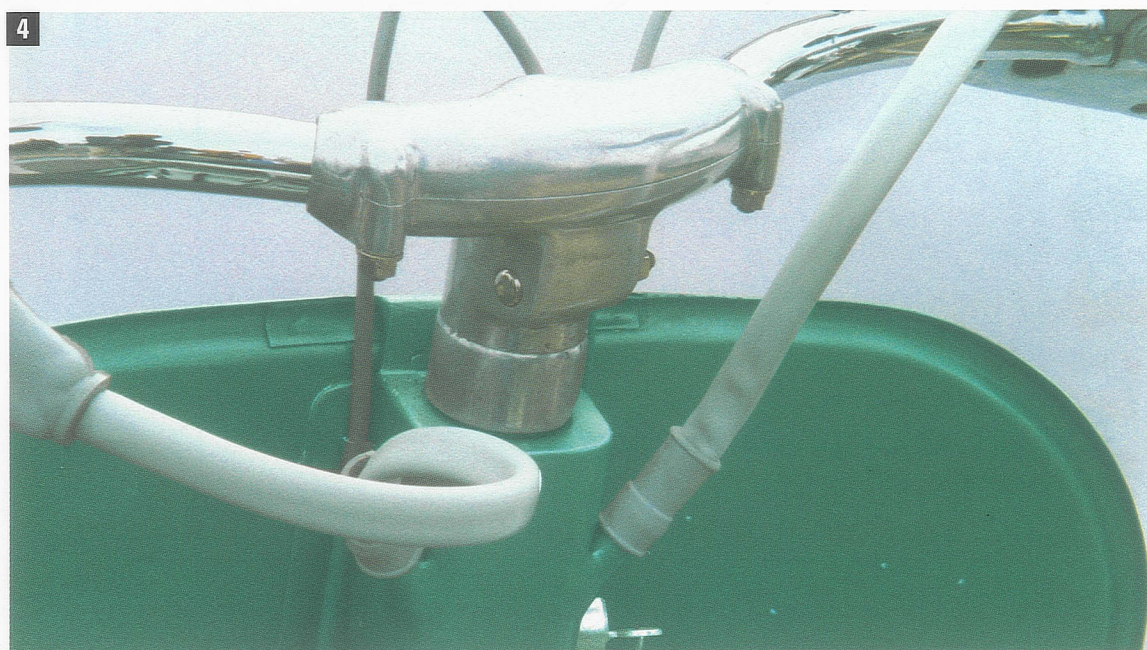
Nichelatura opaca: la molla sospensione anteriore, il cavalletto con supporti e molle, la bulloneria esterna, i dadi ruote e i dadi cerchi ruote.

Fosfatizzazione: l'ammortizzatore posteriore, la molla sospensione posteriore, le staffe e la bulloneria relativa.

Per la prima volta è predisposto, come accessorio da catalogo, l'attacco del contachilometri: basta svitare il tappo predisposto nel mozzo anteriore ed applicare il rinvio.

La trasmissione del contachilometri passa tutta interna al tubo sterzo.

Il prefisso e numero del telaio sono visibili sul telaio, nel vano dello sportello carburatore, e precisamente in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma.

Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

3 Sospensione delle prime serie.

4 Manubrio con zeppa, prima serie.

1951

Caratteristiche

PIAGGIO & C.-S.p.A.
GENOVA

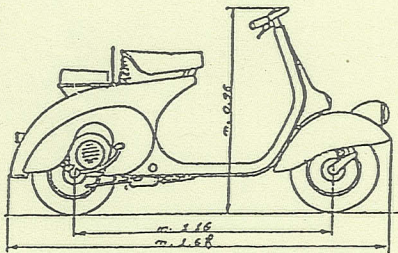
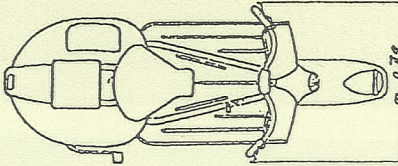
MOTOCICLO LEGGERO
VESPA 125 cc. mod. 51

Omologato dall'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione con Atto n. 138 in data 6 ottobre 1951.

TELAIO

Passo	ml. 1.16
Lunghezza massima	» 1.67
Altezza minima dal suolo	» 0.21
Altezza massima sedile	» 0.77
Larghezza massima	» 0.79
Peso in ordine di marcia (a vuoto)	Kg. 85

MOTORE

2 tempi		
Numero dei cilindri		1
Alesaggio	mm.	56.5
Corsa	mm.	49.8
Cilindrata totale	cm.³	124.789
Potenza effettiva sulle ruote al regime di 5000 giri/1'	c.v.	4.
Potenza fiscale	»	2
Rapporto di compressione		6.5

Accensione a volano magnetico tipo Piaggio
Lubrificazione a miscela

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli
Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

a 3 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE
I Velocità	1 : 12.2
II Velocità	1 : 7.6
III Velocità	1 : 4.85

Velocità massima: 70 Km/ora
1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 65 7 Km/ora.
Avviamento a pedale.

RUOTE

Diametro cerchi 8" - Misura pneumatici 3.50"×8"

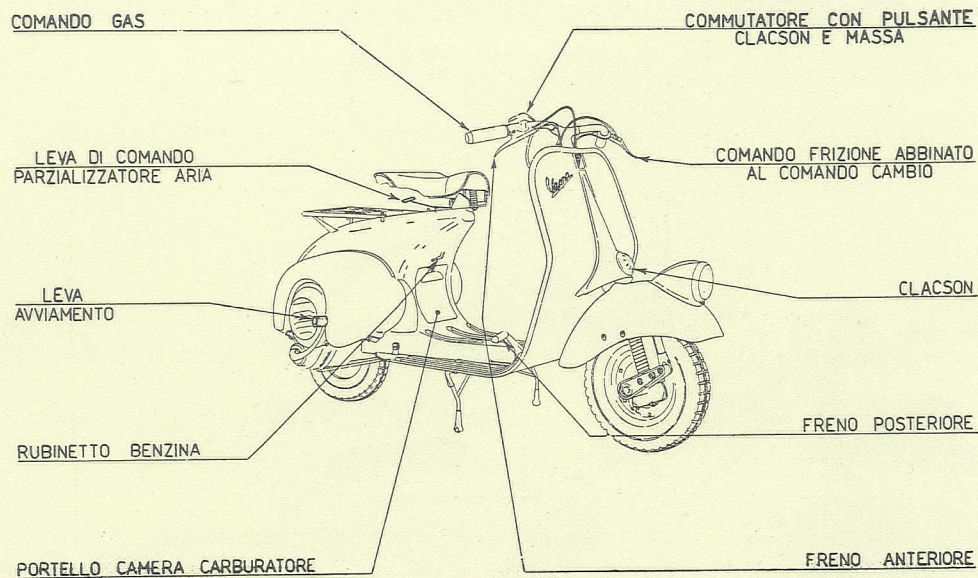
FRENI

del tipo ad espansione
Anteriore ø m/m. 124 - larghezza m/m. 17 - con comando a leva sul manubrio
Posteriore ø m/m. 126 - larghezza m/m. 22 - con comando a pedale

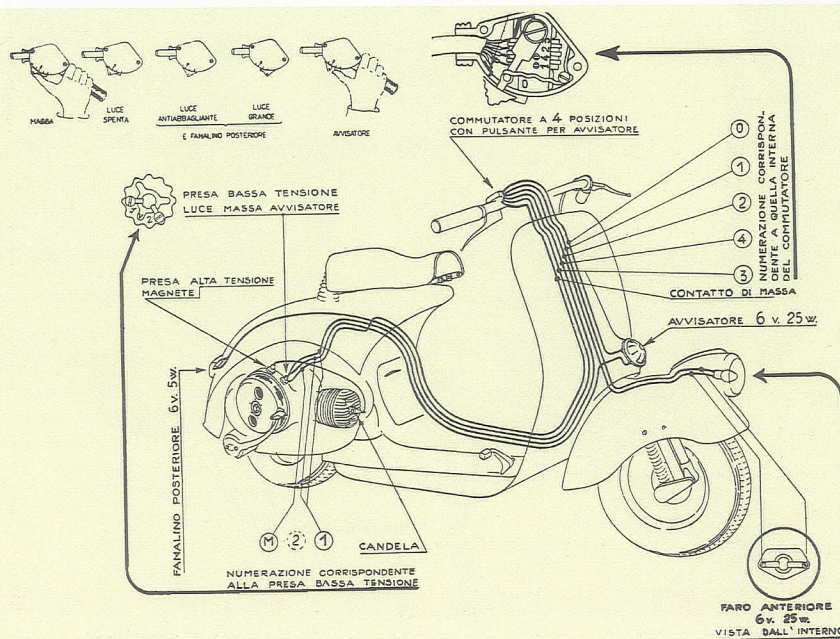
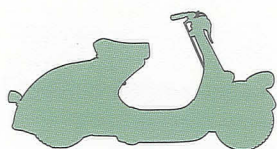
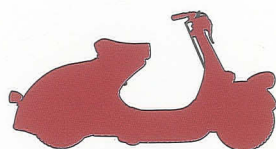
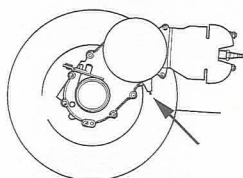
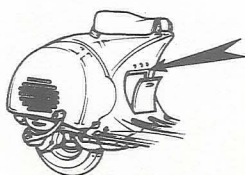
SERBATOIO

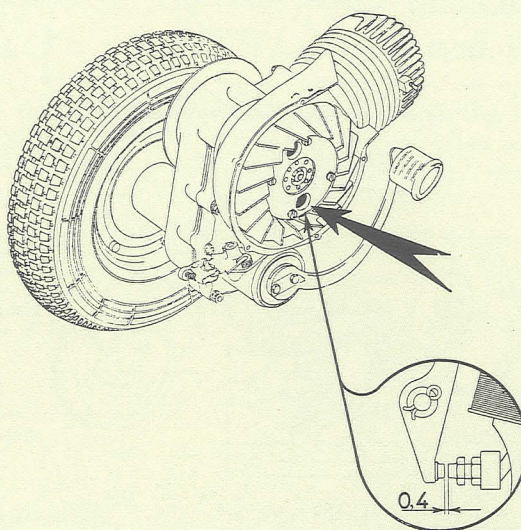
Capacità totale litri 5 di miscela benzina-olio

CONSUMO

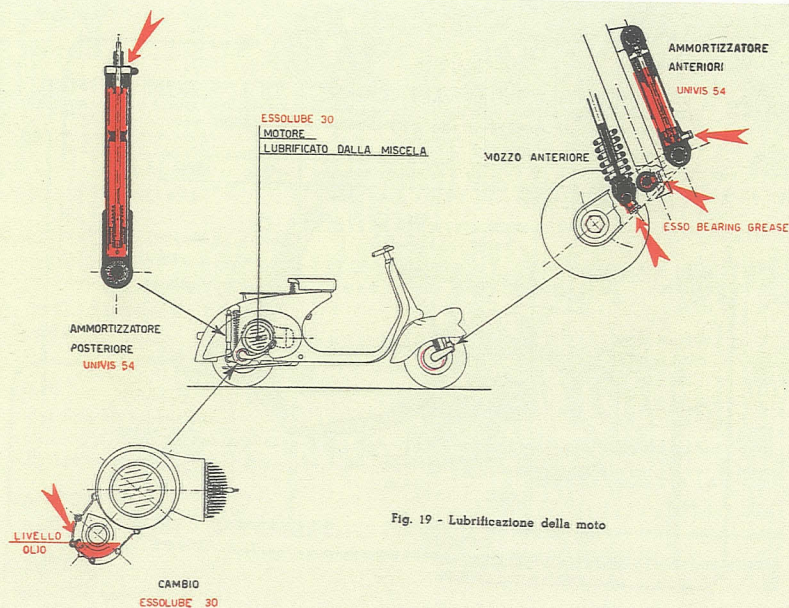
Litri 2. per 100 Km. secondo le norme C.U.N.A.

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1951
125

Colore:
Verde metallizzato
Codice Max Meyer:
6002M

Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
Inizio produzione
V30 n. 104097

3

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

4

Lubrificazione.

1952
Vespa 125

1952

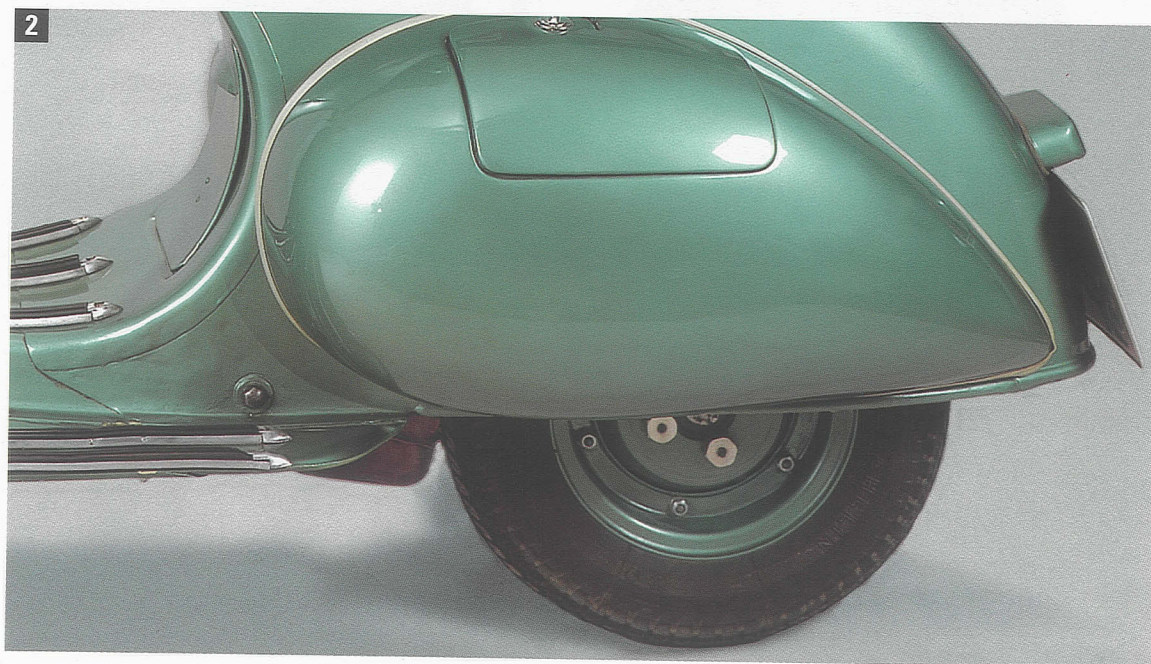
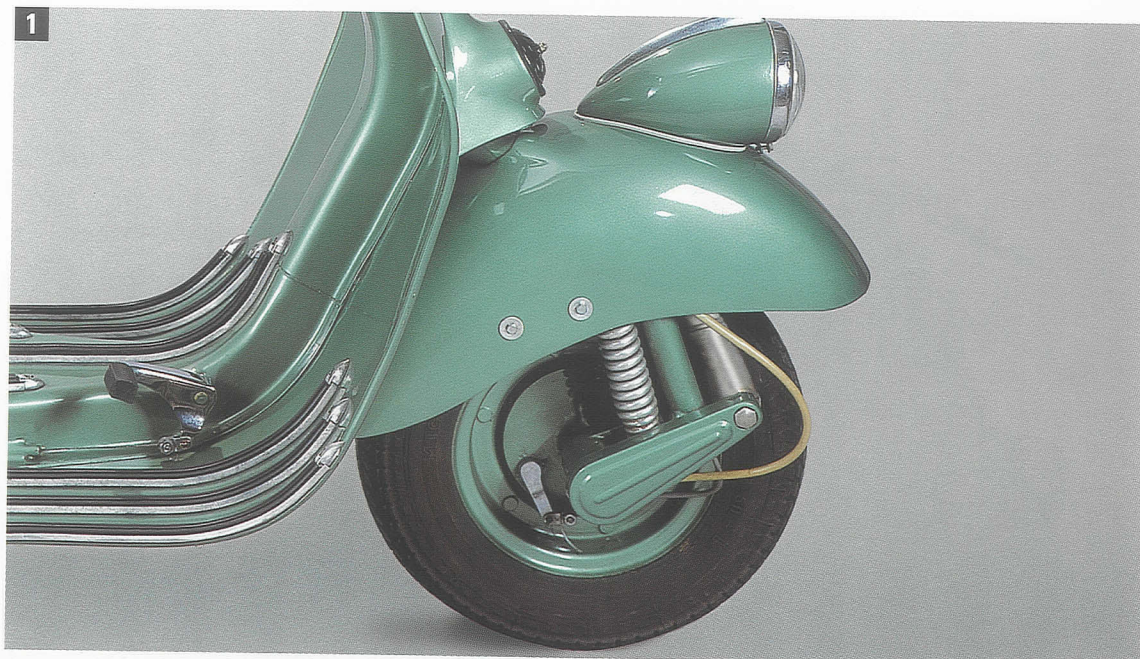
Nel 1952 non ci sono variazioni di rilievo ad eccezione dell'ammortizzatore anteriore maggiorato. Verso la fine serie si montano delle molle sella zincate e il fanalino posteriore uguale al modello 1953.
Il colore è lo stesso del modello 1951.

125

N.B.: Il contachilometri è un accessorio così come la serratura con chiave nello sportellino della sacca sinistra.

1952

1 Sospensione anteriore con ammortizzatore maggiorato.

2 Fanalino posteriore rettangolare.
N.B: La marmitta ha il terminale sul lato destro.
La serratura con chiave nello sportellino della sacca sinistra è un accessorio dell'epoca.

3 Motore e nuova sospensione posteriore.

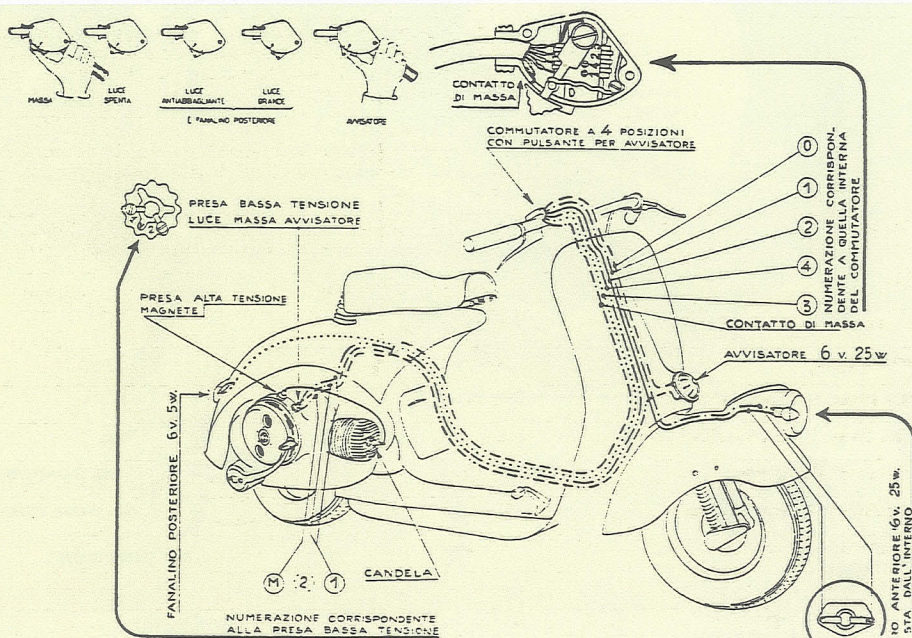
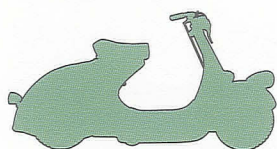
1952

Caratteristiche

Telaio:	a guscio di lamiera, a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	elastica con molla elicoidale per la ruota anteriore, elastica con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto.
Motore:	a due tempi con cilindro orizzontale in ghisa e testa riportata in lega leggera
Alesaggio:	mm 56,5
Corsa:	mm 49,8
Cilindrata:	cm^3 124,789
Potenza effettiva a 4500 giri:	HP 4,5
Rapporto di compressione:	6,4
Trasmissione:	diretta dal motore alla ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio parastrappi, e ingranaggi del cambio.
Messa in moto:	a pedale, sulla destra della moto.
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi in bagno d'olio sempre in presa. Comando abbinato alla frizione e disposto sulla manopola sinistra del manubrio.
Frizione:	a dischi multipli abbondantemente lubrificati, in acciaio con tasselli di sughero; comandabile a mezzo leva e trasmissione flessibile registrabile.
Accensione:	a mezzo volano magnete.
Illuminazione:	a mezzo volano magnete, con corrente alternata che alimenta il faro anteriore (a due luci) e il fanalino posteriore.
Freni:	quello anteriore ad espansione, manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio; quello posteriore pure ad espansione manovrabile a mezzo pedale disposto sulla pedana destra.
Ruote:	pollici 3,50x8. Le ruote sono facilmente smontabili essendo montate con il sistema in uso sugli autoveicoli, le due ruote sono tra loro intercambiabili.
Serbatoio miscela:	munito di rubinetto a tre posizioni "aperto", "chiuso", "riserva" - capacità della riserva litri 0,650. Capacità totale litri 5.
Consumo:	lt 2,1-2,3 ogni 100 Km
Velocità massima:	70 Km all'ora
Interasse ruote:	1160 mm
Larghezza max sul manubrio:	790 mm
Lunghezza max della moto:	1680 mm
Altezza max della moto:	950 mm
Altezza sulla sella da terra:	790 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1,5 m
Peso totale a vuoto:	81,6 Kg circa

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1952
125

Colore:
Verde metallizzato
Codice Max Meyer:
6002M

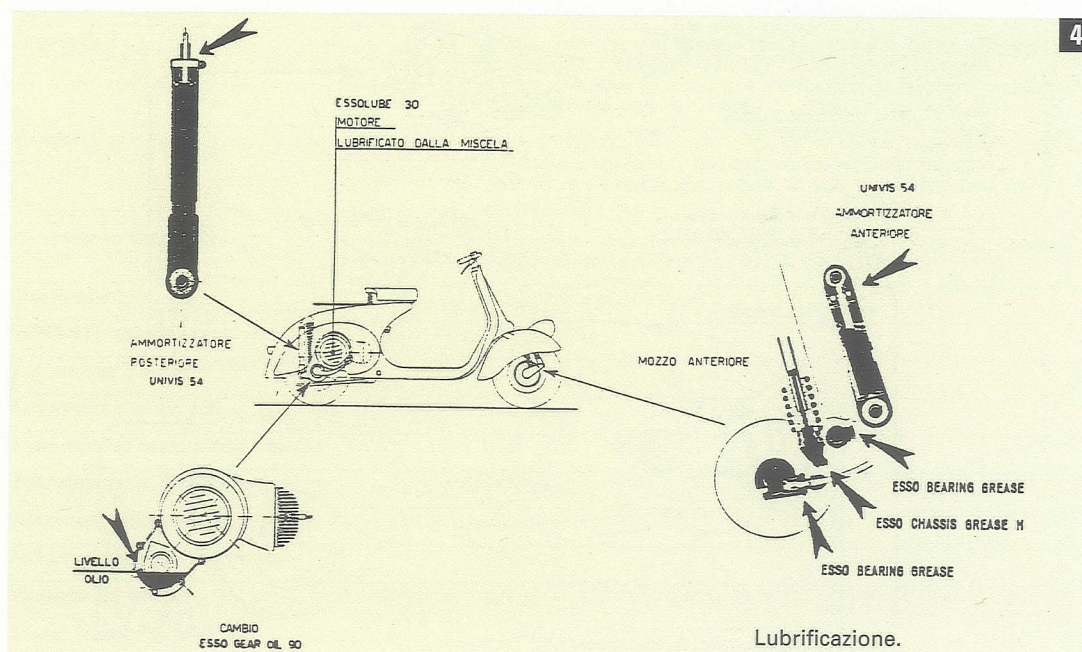
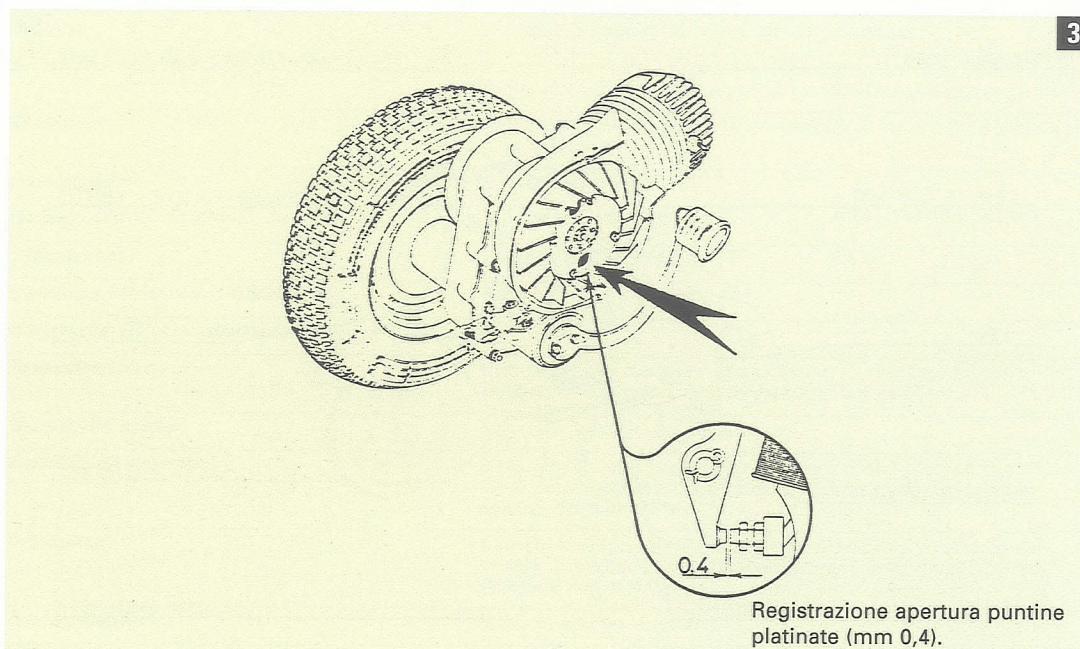
Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
Termine di produzione
V33 n. 251820

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

Lubrificazione.

1953 Vespa 125U

1953

Motore
Il carter motore è stato creato unicamente per questo modello.
Monta cambio, frizione, statore e volano della Vespa 1953.
Cilindro, testa e albero motore della Vespa 1951, come la copriventola, il copricilindro e la marmitta, quest'ultima però ha il tubo di scarico che esce nella parte sinistra come la Vespa 1953.
Carburatore TA 17 B e filtro aria privo di parzializzatore.
Questo veicolo, essendo un veicolo economico (U sta per utilitaria), ha il rubinetto della benzina posto internamente.
La messa in moto, priva di gommino con griglia stampata, è in alluminio grezzo.

Telaio
Il cofano motore, di misure molto ridotte, è fissato alla scocca con 4 viti e ha un profilo in gomma grigia. È possibile accedere alla candela senza smontarlo.
La sacca porta attrezzi è anch'essa di dimensioni più ridotte, è fissata al telaio con una serie di viti e ha la stessa guarnizione del cofano motore. Lo sportello invece non presenta nessun gancio ed è sollevabile tramite un piccolo rilievo e una molla sagomata.
Il parafango, di ridotte dimensioni ma dalla linea armonica, è sagomato sulla piega del tubo sterzo.
È il primo modello che nasce con il faro montato sul supporto manubrio. Il faro è di piccole dimensioni, fuso in alluminio e montato unicamente su questo modello. Il gruppo ottico ha il Ø 95 mm.
Unico elemento cromato di tutto il veicolo è la ghiera faro.
La sella di dimensioni più piccole con molle coniche di colore verde

N.B.: La serratura con chiave nello sportellino della sacca sinistra è un accessorio.

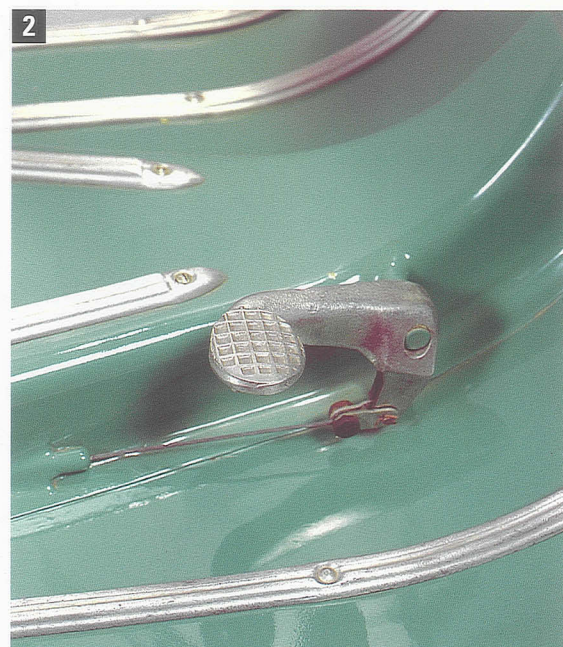
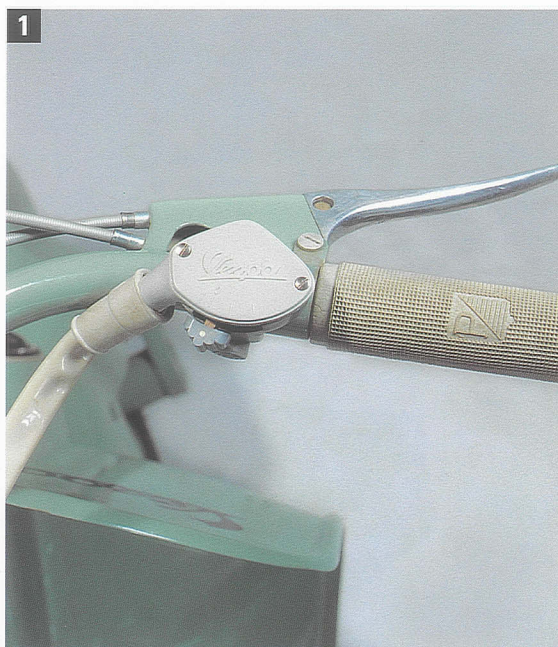
1953

scuro, non ha però il molleggio anteriore.
La scritta Vespa è verniciata direttamente sullo scudo in colore verde scuro. Lo stemma Piaggio è in ottone stampato verniciato.
Il pedale freno è in alluminio grezzo, senza gommino con griglia stampata circolare.
Fanalino della Vespa 1953.
Profili pedane in alluminio stampato, compreso il puntalino.
Tutta la Vespa per i già detti motivi di economicità è completamente verniciata in tutti i suoi particolari.
Il cavalletto zingato è privo di gommini e termina con due angolazioni a squadra.
Interruttore faro come la Vespa 125 del 1953.
La sospensione anteriore è priva di ammortizzatore come il modello 1950. Non è dotata di bloccasterzo.
Il tappo del serbatoio, del tipo ad innesto rapido, è asportabile ed è verniciato dello stesso colore della Vespa.

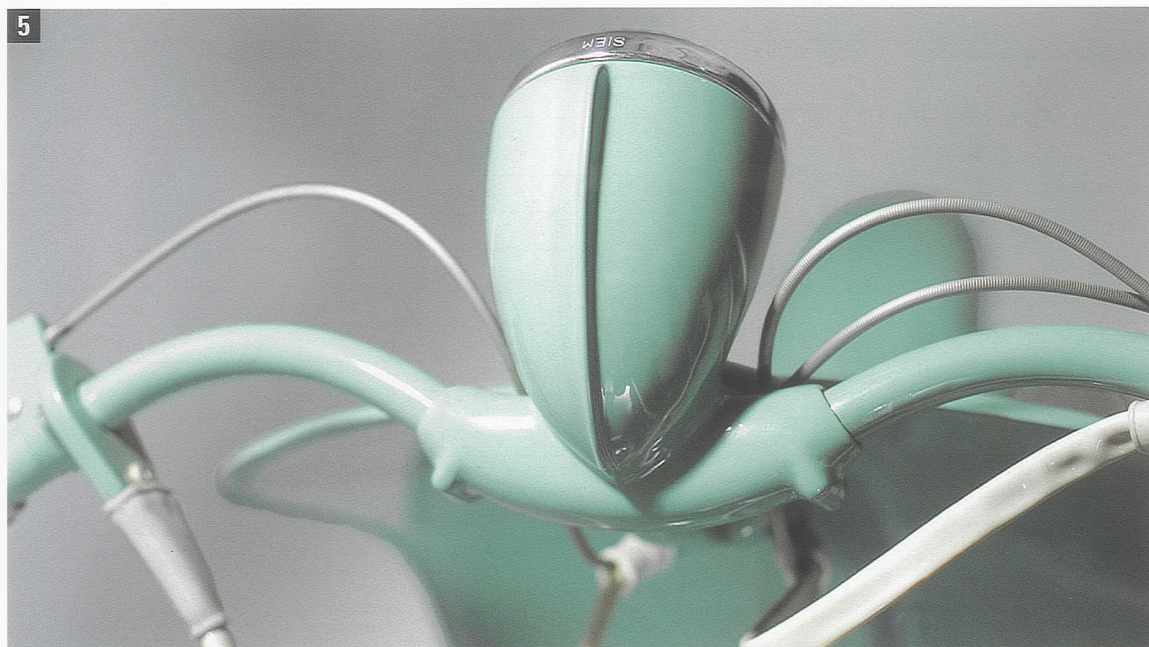
1 Interruttori fari.

2 Pedale freno.

3 Scritta Vespa verniciata.

4 Leva messa in moto.

È la prima Vespa con sacche laterali e parafango anteriore in lamiera d'acciaio.

Trattamenti galvanici

Cromatura: ghiera faro anteriore.
Zincatura: cavalletto con molle e staffe, molla sospensione anteriore, dadi cerchi e ruota, rondella boccolo messa in moto, tutta la bulloneria esterna.
Fosfatizzazione: molla ammortizzatore e staffa sospensione posteriore, bulloneria motore.
Lucidatura a specchio: leva freno e leva frizione.
I numeri del telaio sono sempre sullo sportello carburatore.
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

5 Particolare del faro con cresta, sul manubrio.

6 Tappo serbatoio e molle sella.

7 Fanalino posteriore.

1953

Caratteristiche

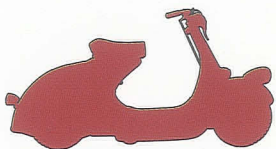
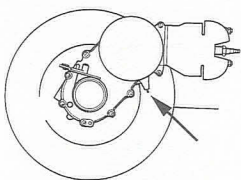
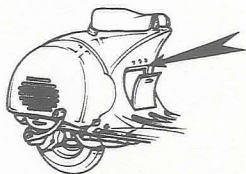
Telaio:	a guscio in lamiera, a forma aperta e carenata
Sospensioni ruote:	elastiche con molla elicoidale a flessibilità variabile. Ammortizzatore idraulico a doppio effetto per la ruota posteriore.
Motore:	a due tempi con pistone a deflettore. Cilindro orizzontale in ghisa e testa riportata in lega leggera.
Alesaggio:	mm 56,5
Corsa:	mm 49,8
Cilindrata:	cm^3 124,850
Potenza effettiva:	HP 4,5
Rapporto di compressione:	6,4
Trasmissione:	diretta dal motore alla ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio parastrappi e ingranaggi del cambio.
Messa in moto:	a pedale sulla destra della moto.
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi in bagno d'olio sempre in presa. Comando abbinato alla frizione, e disposto sulla manopola sinistra del manubrio.
Frizione:	a tre dischi in acciaio con tasselli di sughero abbondantemente lubrificati, comandabili a mezzo leva e trasmissione flessibile registrabile.
Accensione:	a mezzo volano magnete.
Illuminazione e avvisatore acustico:	a mezzo volano magnete a 6 poli che alimenta con corrente alternata il faro anteriore a due luci, il fanalino posteriore e l'avvisatore acustico.
Freni:	anteriore ad espansione manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio, posteriore manovrabile a mezzo pedale disposto sulla pedana destra.
Ruote:	in lamiera di acciaio stampata. Pollici 3,50x8. Le ruote, essendo fissate con il sistema in uso sugli autoveicoli, sono facilmente smontabili e fra loro intercambiabili.
Serbatoio miscela:	munito di rubinetto a tre posizioni, "aperto", "chiuso", "riserva" - capacità della riserva litri 0,650. Capacità totale litri 6,250.
Consumo a velocità economica:	lt 2,3 ogni 100 Km.
Velocità max:	65 Km/ora
Interasse ruote:	1160 mm
Larghezza max sul manubrio:	790 mm
Lunghezza max della moto:	1680 mm
Altezza max della moto:	950 mm
Altezza sulla sella da terra:	775 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1,5 m
Peso totale a vuoto:	78 Kg

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

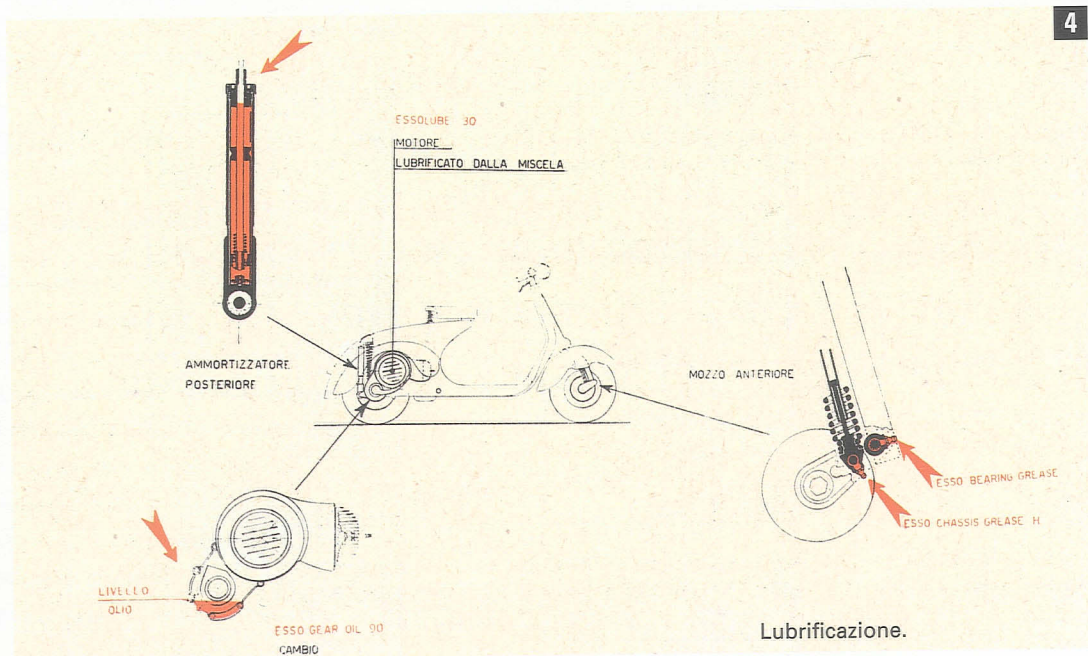
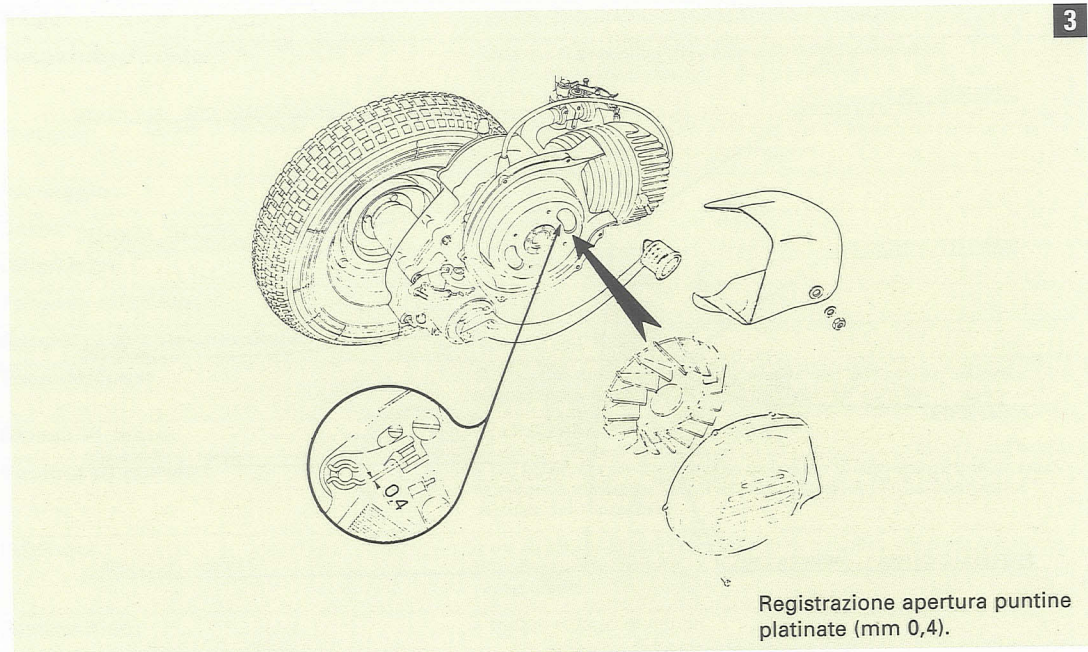
2 Schema impianto elettrico.

1953
125U

Colore:
Verde pastello
Codice Max Meyer:
1.298.6334

Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VU1T 1001
(inizio produzione)
VU1T 7001
(termine produzione)

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

Lubrificazione.

1953
Vespa 125

1953

Dopo tutti i metallizzati torniamo al colore grigio pastello.

Motore

Questo modello monta un motore completamente nuovo, dotato di luci incrociate e chiamato quadro, in quanto sia la corsa che l'alesaggio hanno la stessa misura (54x54). Il pistone ha un deflettore molto ridotto e a punta, monta una testa di nuovo disegno con candela con inclinazione a 45°.

Altra novità: l'ammissione è a "luci incronciate".

Modificato il cambio, sempre a tre velocità, con ingranaggi più robusti e una crociera di dimensioni più grandi. .

Rinforzato pure l'ingranaggio parastrappi.

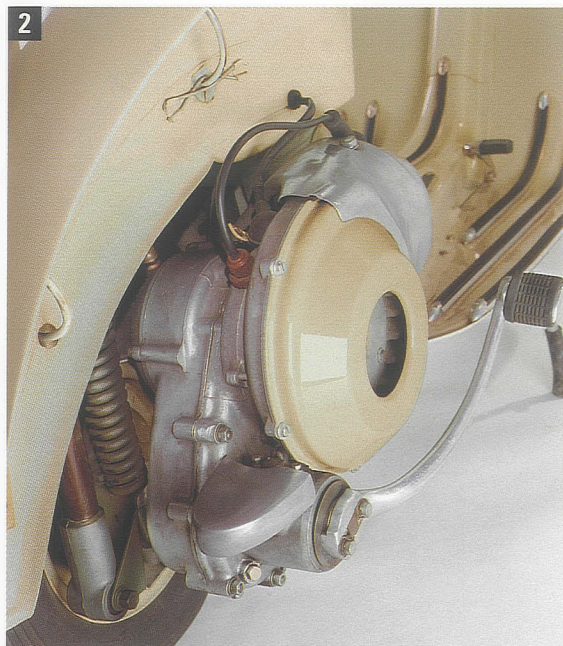
Monta inoltre un albero motore a volani pieni, che consente un bilanciamento migliore. La frizione da due dischi passa a tre dischi.
Il carburatore è un Dellorto 18 C. Il filtro aria, di nuovo disegno, è più largo.
L'accensione è dotata di un nuovo volano e di un nuovo statore, ma la modifica più importante è apportata ai contatti, che sono facilmente registrabili tramite un eccentrico a vite.
Nuovo il copriventola che non ha più le feritoie, ma un foro centrale dal quale aspira l'aria.
Il nuovo copricilindro di alluminio è più avvolgente e aerodinamico.
Ridimensionato l'ingranaggio della messa in moto.
Il tamburo posteriore viene rinforzato con un anello, per evitare deformazioni alle alte temperature.
Il tubo di scarico della marmitta esce diritto dalla parte sinistra sotto la sacca porta attrezzi.

1953

Telaio
Viene rinforzata la parte centrale e anteriore della scocca.
Viene allargato il rinforzo sulla parte posteriore del bordo scudo in alto.
La calandra anteriore e la parte posteriore a fine scocca sono allargate per irrigidire la struttura.
Il cofano motore, sempre in alluminio ha una nuova forma: non è più aperto all'altezza della ventola e ha sette feritoie per il passaggio dell'aria raffreddamento motore.
La sella è più confortevole ed è equipaggiata con molle biconiche e maniglia cromata; il coprisella è di colore verde scuro.
Il faro anteriore è di dimensioni più grandi (Ø 105 mm).
Il fanalino posteriore è più lungo.
Cambia l'interruttore luci: tutto in plastica è di colore grigio, con il logo Vespa in rilievo sul coperchio.
Le posizioni rimangono tre (spento - anabbagliante - abbagliante).
Il filo della frizione e del gas entra-

1 Vista 3/4 anteriore con il nuovo faro e il rinforzo nella parte centrale dello scudo anteriore.

no nel manubrio, passando attraverso il supporto centrale, che in questo modello è del colore della Vespa.
Il manubrio si presenta più pulito e razionale privo di fili esterni, con lieve modifica nell'impugnatura dei comandi frizione e freno anteriore. Sulla pedana i puntali dei profili sono di nuovo disegno e presentano una linguetta per fermare meglio il profilo in gomma; anche i rivetti di ancoraggio cambiano forma con testa a goccia di sego.
La capacità del serbatoio aumenta a litri 6,25.
Il peso aumenta da 84,200 a 86 Kg.

Trattamenti galvanici
Cromatura: manubrio, molle sella, pedale freno, scritta Vespa, ghiera faro anteriore, maniglia passeggero.
Lucidatura a specchio: leva freno e leva frizione, leva messa in moto, crestina faro anteriore.
Zincatura: cavalletto, molle e staffe, molla sospensione anteriore, ron-

2 Nuovo convogliatore dell'aria e copricilindro. Una curiosità: sul selettore del cambio è stato montato un accessorio dell'epoca che fungeva da protezione.

3 Fanalino posteriore.

4 Manubrio e interruttore fari di nuovo disegno.

1953

della boccolo avviamento, dadi cerchi e ruote compresa tutta la bulloneria esterna.
Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molla sospensione posteriore e staffa compresa bulloneria motore.
Il prefisso e numero del telaio sono visibili sul telaio, nel vano dello sportello carburatore, e precisamente in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma.
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

PIAGGIO & C.-S.p.A.
GENOVA

MOTOCICLO LEGGERO
VESPA 125 cc. mod. 53

Omologato dall'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione con Atto n. 327 del 7 giugno 1953

TELAIO

Passo	mt. 1.16
Lunghezza massima	» 1.68
Altezza minima dal suolo	» 0.22
Altezza massima sedile	» 0.77
Larghezza massima	» 0.79
Peso in ordine di marcia (a vuoto)	Kg. 85

MOTORE

2 tempi

Numero dei cilindri	1
Alesaggio	m/m 54
Corsa	» 54
Cilindrata totale	c.c. 123.7
Potenza effettiva sulla ruota al regime di 5000 giri/1'	c.v. 4.5
Potenza fiscale	» 2
Rapporto di compressione	6.5

Accensione a volano magnetico tipo Piaggio
Lubrificazione a miscela

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli
Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

a 3 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE
I Velocità	1 : 12.2
II Velocità	1 : 7.6
III Velocità	1 : 4.85

Velocità massima: 75 Km/ora

1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 65 7 Km/ora.
Avviamento a pedale.

RUOTE

Diametro cerchi 8" - Misura pneumatici 3.50"×8"

FRENI

del tipo ad espansione
Anteriore ∅ m/m. 124 - larghezza m/m. 17 - con comando a leva sul manubrio
Posteriore ∅ m/m. 126 - larghezza m/m. 22 - con comando a pedale

SERBATOIO

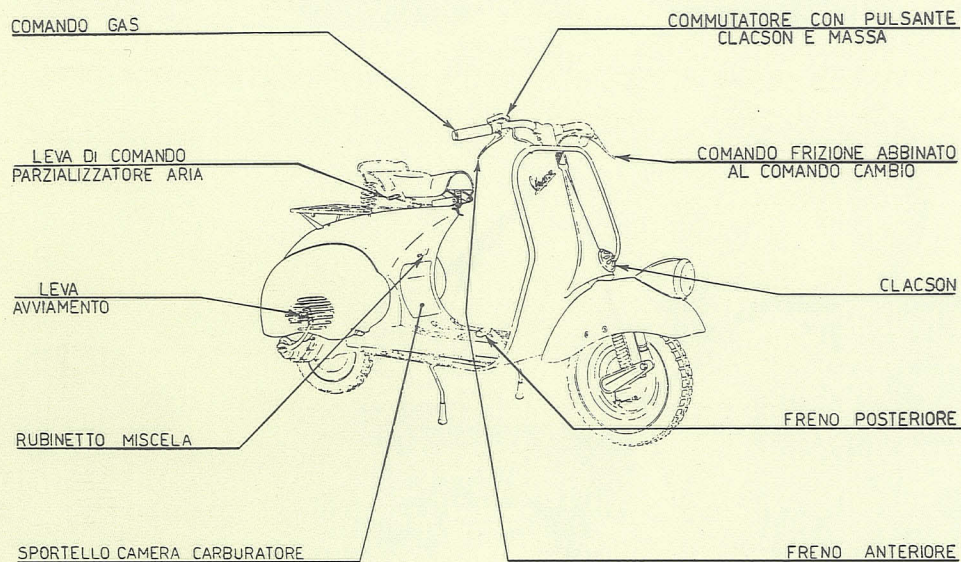
Capacità totale litri 6,25 di miscela benzina-olio

CONSUMO

Litri 2.19 per 100 Km. secondo le norme C.U.N.A.

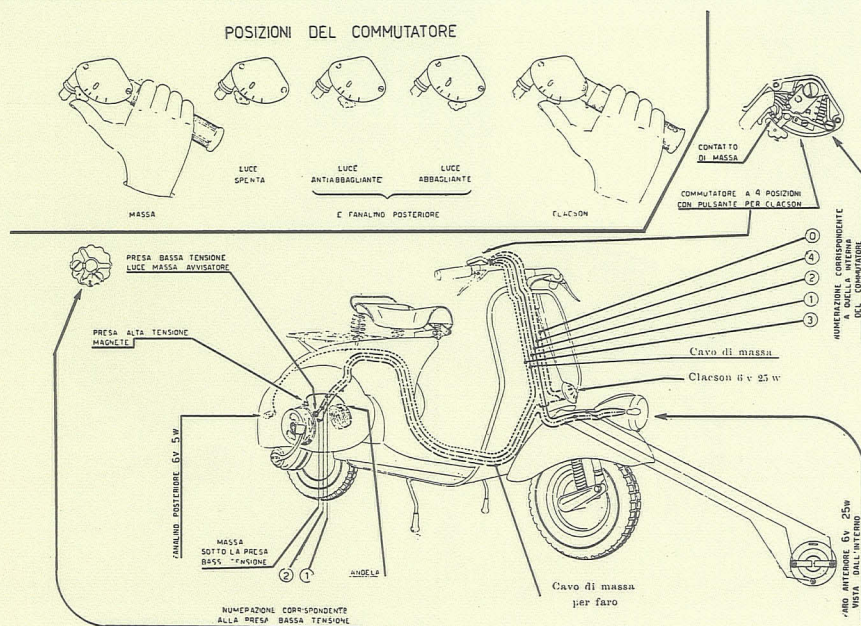
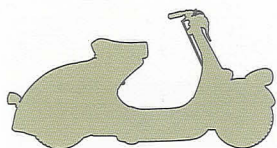
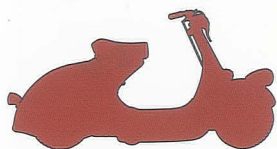
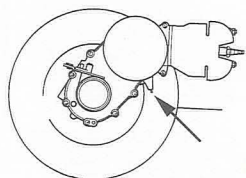
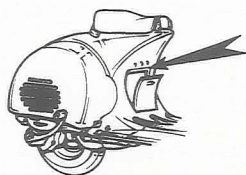
SILENZIATORE PER MOTOCICLO LEGGERO
VESPA Mod. 53

APPROVATO DALL'ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 129/S DEL 9-6-53

Su ogni esemplare è punzonato in maniera visibile "App. I.G.M. 129/S"

Caratteristiche

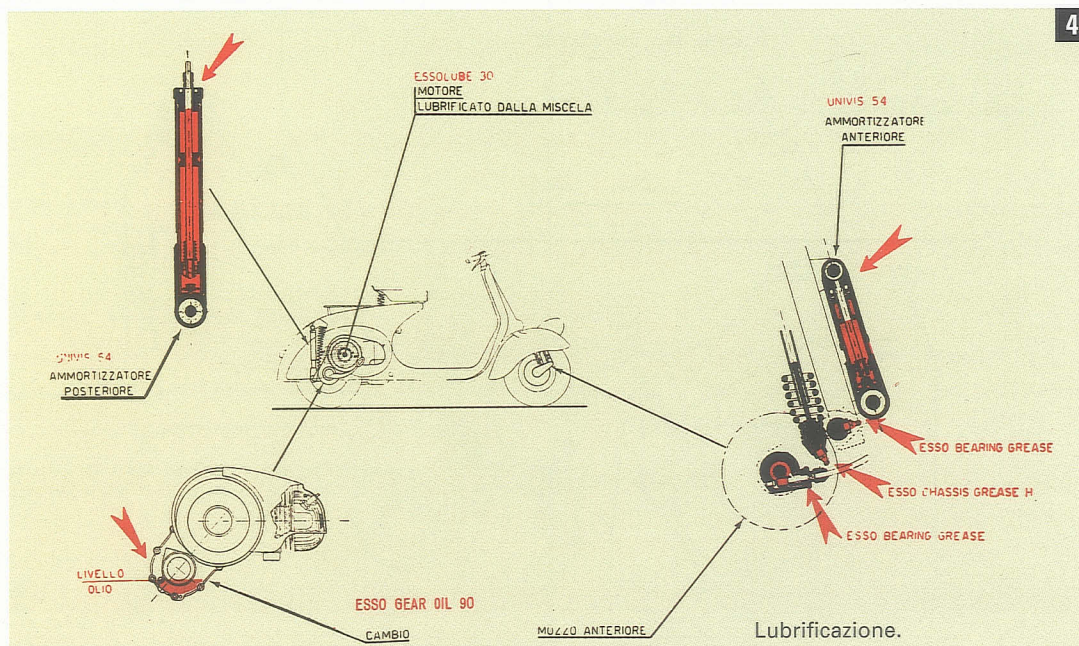
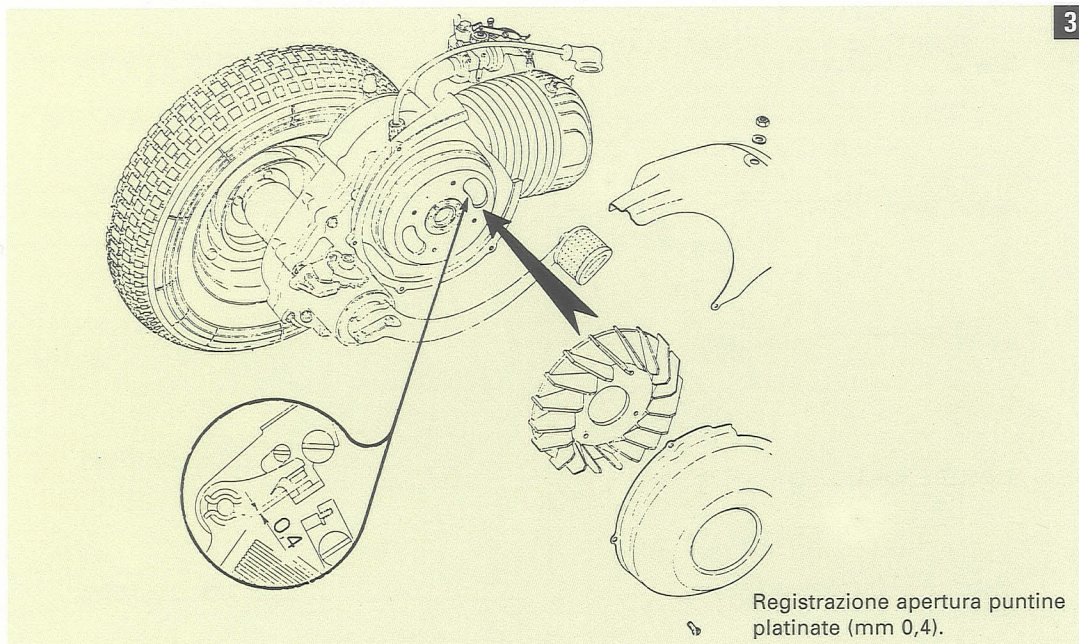
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1953
125

Colore:
Grigio
Codice Max Meyer:
15048

Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VM1T n. 001001
(inizio produzione)
VM1T n. 085870
(termine produzione)

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

Lubrificazione.

1954

Vespa **125**

1954

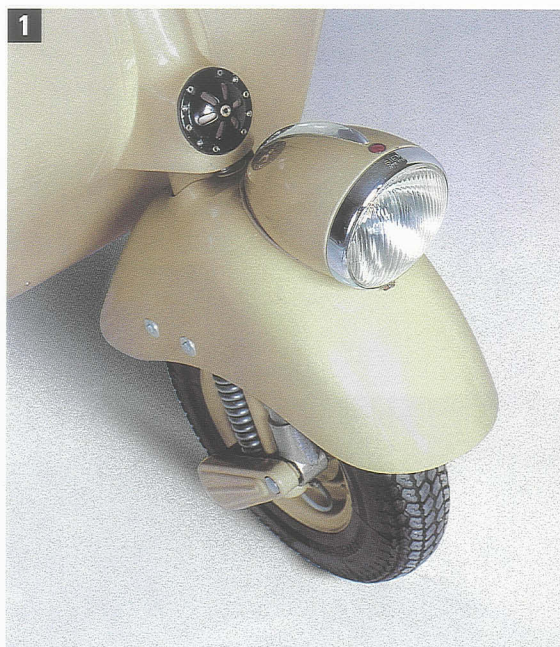
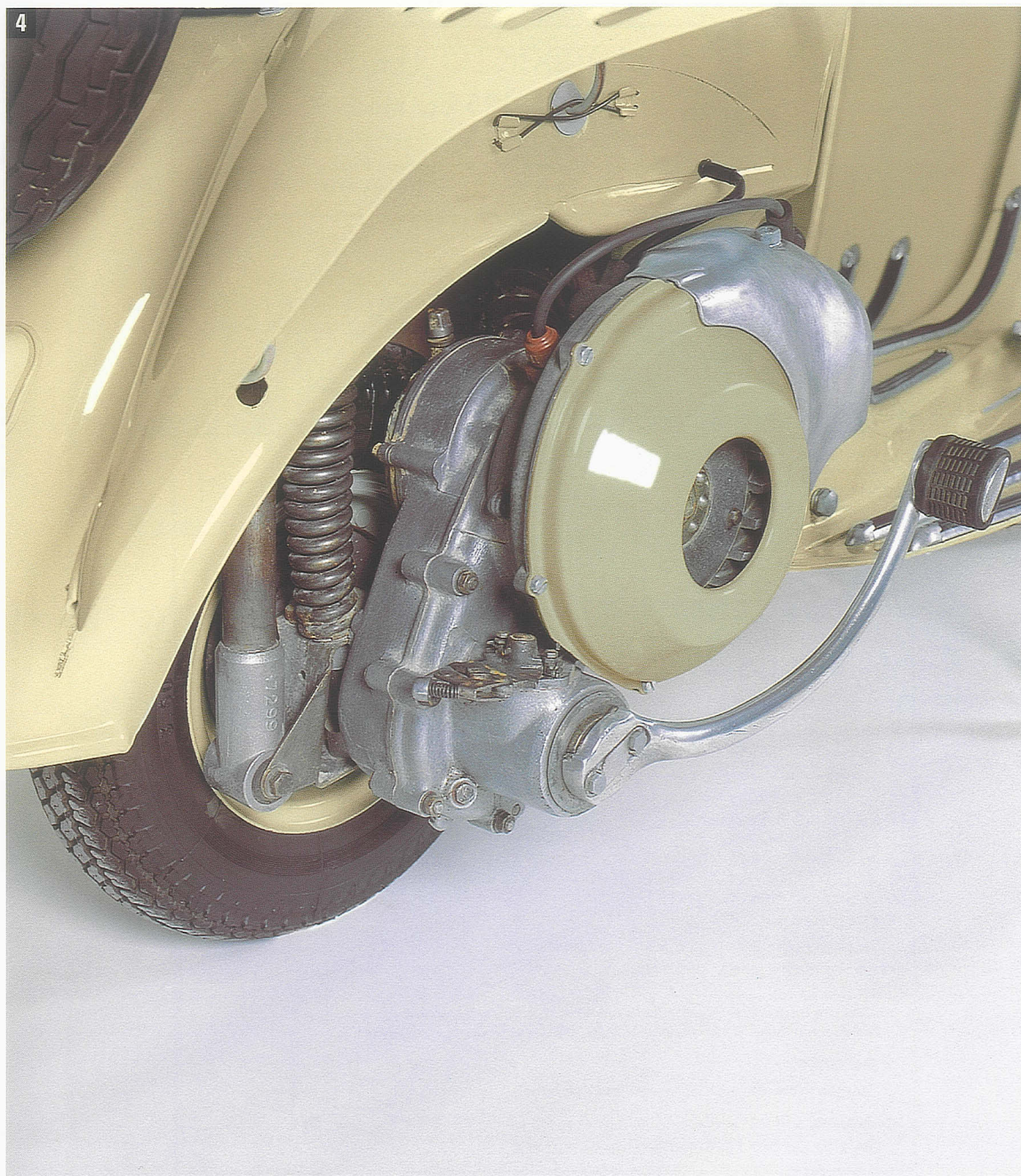
La versione 1954 differisce in pochi particolari.
La modifica principale è stata apportata all'impianto elettrico in quanto le nuove normative del codice stradale prevedono che tutti i veicoli devono avere la luce di posizione.
Cambia quindi l'interruttore luci che ha una posizione in più e diventa di dimensioni più grandi con la stessa struttura e colore.
Il fanalino, sempre rettangolare, assume delle dimensioni maggiori e rimarrà inalterato su tutti i modelli fino all'inizio del 1958.
Sulla parte anteriore del corpo faro si trova una spia rossa per controllare la funzionalità del faro durante la marcia notturna.
Le sacche laterali e il parafango anteriore sono ancora in alluminio.

N.B.: Il sedile posteriore, il supporto per la ruota di scorta e la ruota di scorta sono, in tutti i modelli di Vespa, degli accessori.

1954

1 Faro anteriore munito di spia rossa per luci di posizioni.

2 Interruttore luci con quattro posizioni anziché tre come nel modello del '53.

3 Fanalino posteriore raddoppia nello spessore.

4 Vista del motore.

1954

Caratteristiche

PIAGGIO & C. - S.p.A.
GENOVA

MOTOCICLO LEGGERO
VESPA 125 cc. mod. 54

Omologato dall'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione con Atto n. 327 del 7 giugno 1953

TELAIO

Passo	mt. 1.16
Lunghezza massima . .	» 1.68
Altezza minima dal suolo .	» 0.22
Altezza massima sedile .	» 0.77
Larghezza massima . .	» 0.79
Peso in ordine di marcia (a vuoto). . . .	Kg. 85

MOTORE

2 tempi	
Numero dei cilindri . .	1
Alesaggio . . .	m/m 54
Corsa	» 54
Cilindrata totale . .	c.c. 123.7
Potenza effettiva sulla ruota al regime di 5000 giri/1'	c.v. 4.5
Potenza fiscale. . .	» 2
Rapporto di compressione .	. 6.5

Accensione a volano magnetico tipo Piaggio
Lubrificazione a miscela

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli
Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

a 3 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE
I Velocità	1 : 12.2
II Velocità	1 : 7.6
III Velocità	1 : 4.85

Velocità massima: 75 Km/ora

1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 65 7 Km/ora.
Avviamento a pedale.

RUOTE

Diametro cerchi 8" - Misura pneumatici 3.50"×8"

FRENI

del tipo ad espansione
Anteriore ø m/m. 124 - larghezza m/m. 17 - con comando a leva sul manubrio
Posteriore ø m/m. 126 - larghezza m/m. 22 - con comando a pedale

SERBATOIO

Capacità totale litri 6,25 di miscela benzina-olio

CONSUMO

Litri 2.19 per 100 Km. secondo le norme C.U.N.A.

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1954
125

Colore:
Grigio
Codice Max Meyer:
15048

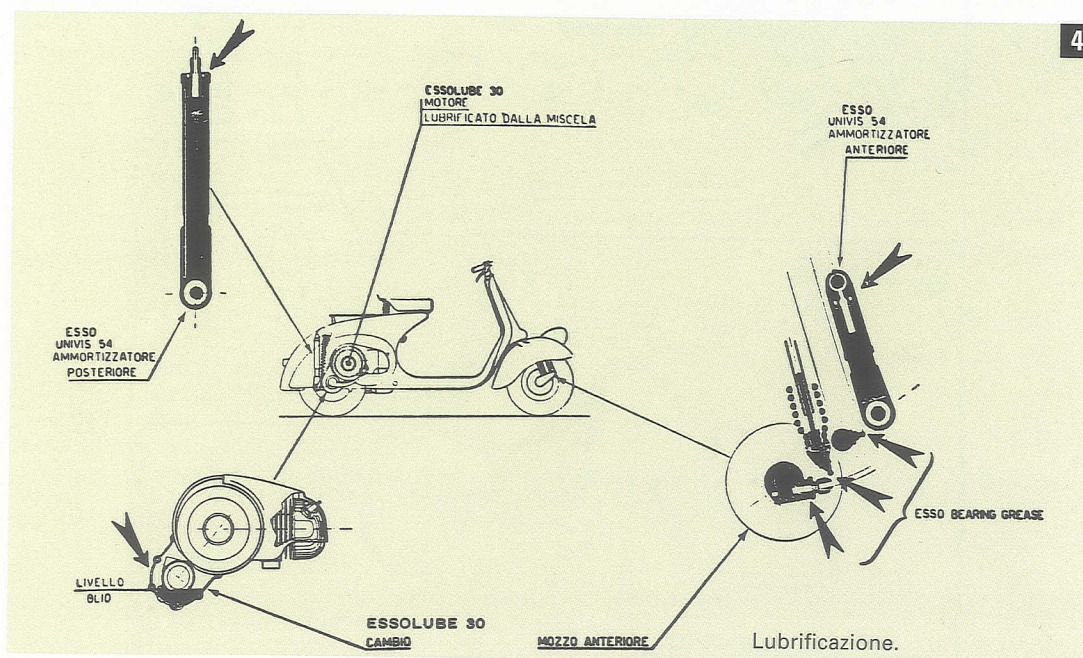
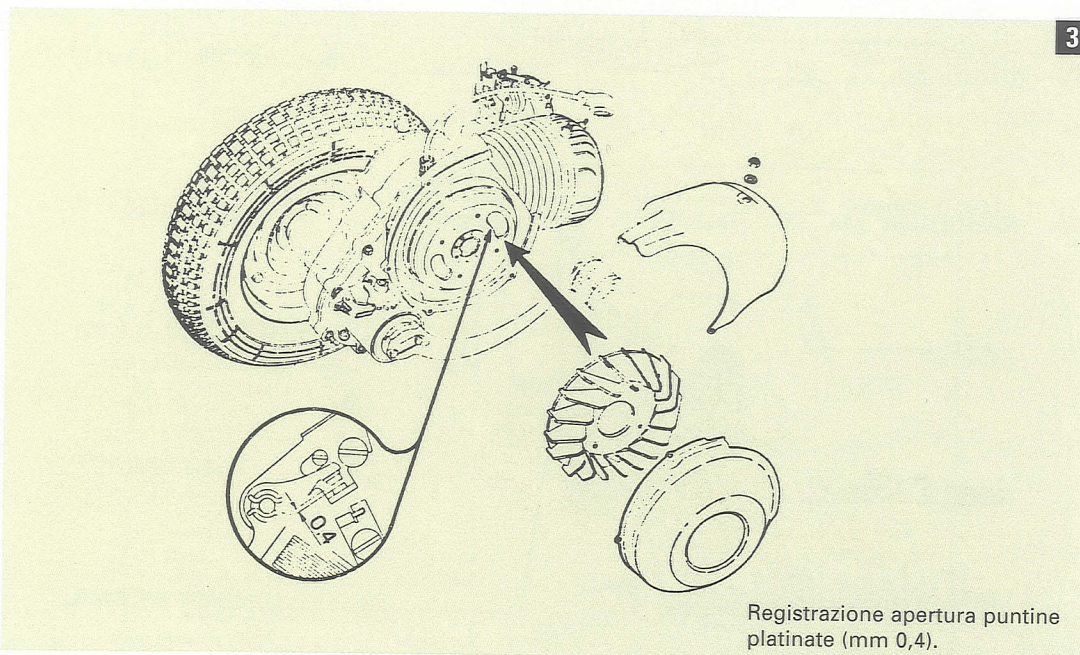
Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VM2T 085871
(inizio produzione)
VM2T 0100619
(termine produzione)

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

Lubrificazione.

1955

Vespa 125

1955

La produzione della 125 continua con questo modello più economico, perché il modello 150 è diventato più importante.
Il motore rimane invariato rispetto ai modelli precedenti.
Unica modifica di rilievo: il disegno del pistone, per evitare la rumorosità metallica.

Nei primi modelli viene montato il copriventola e la chiocciola in bachelite e fanalino posteriore in plastica.

Telaio
La sella è più piccola, uguale a quella della Vespa U, anche nella colorazione del coprisella.
Il portapacchi è di nuovo disegno, non ha più la X al centro.
Vengono tolti due profili e precisamente i due profili centrali della pedana destra e sinistra.

L'ammortizzatore posteriore, modificato e unificato a quello della Vespa 150, ha la molla elicoidale biconica, la flessibilità variabile e l'ammortizzatore idraulico a doppio effetto coassiale.
Il cavalletto non ha più le scarpette in gomma ma ha una piega a L nella parte inferiore.
La pedivella della messa in moto, in alluminio fuso lasciato grezzo ha la griglia antiscivolo senza gommino.
Stessa cosa per la leva freno posteriore con griglia antiscivolo rotonda e in alluminio grezzo.
Non c'è più il coprimozzo anteriore.
Il rubinetto della miscela è posto nella parte interna sopra il carburatore ed è privo di decantatore, che è sostituito da un elemento filtrante applicato sul rubinetto all'interno del serbatoio.
Le scocche e il parafango sono in lamiera.
La scritta Vespa, posta sullo scudo non è cromata ma verniciata in

1955

verde scuro. Nei primissimi modelli addirittura verniciata direttamente sullo scudo come nel modello 1953U.
Lo scudetto Piaggio, in lamiera di ottone stampata verniciata è in rilievo e per la prima volta sparisce la scritta Genova, precedentemente posizionata sotto la scritta Piaggio.

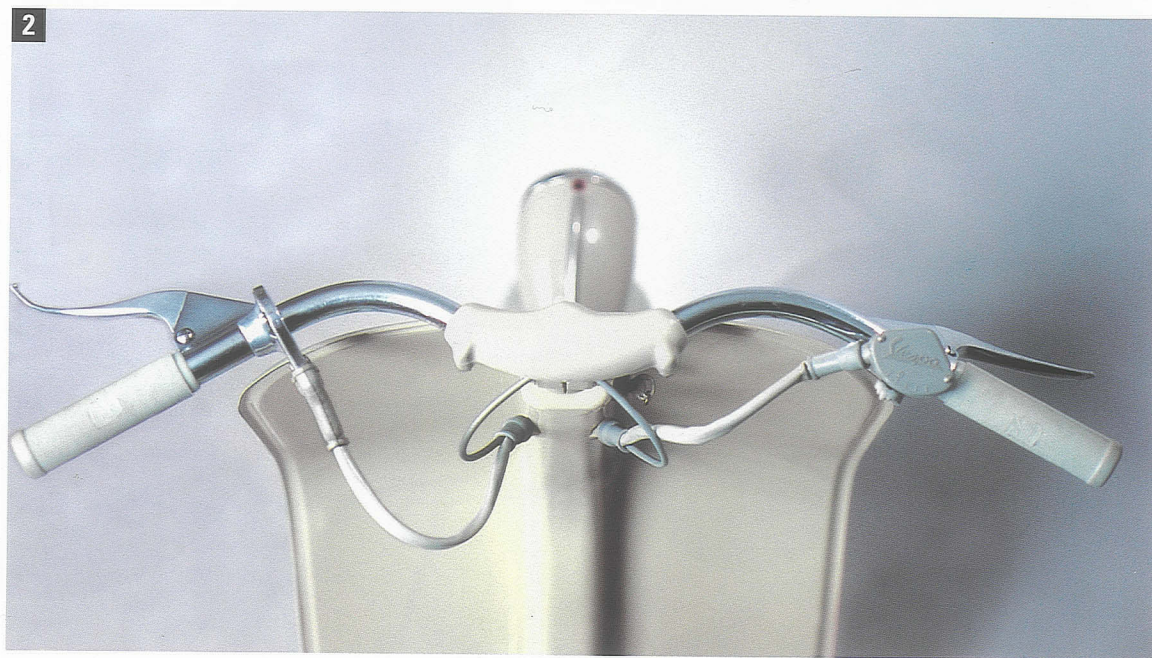
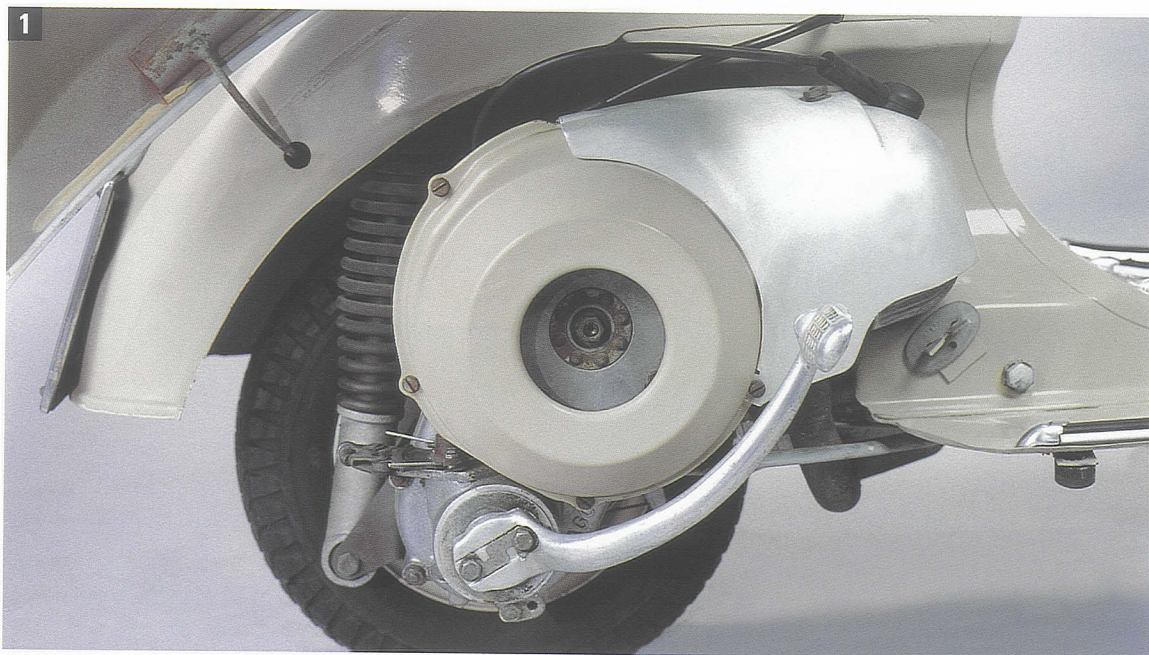
Trattamenti galvanici: zingatura della bulloneria esterna, cavalletto, molle e staffe.

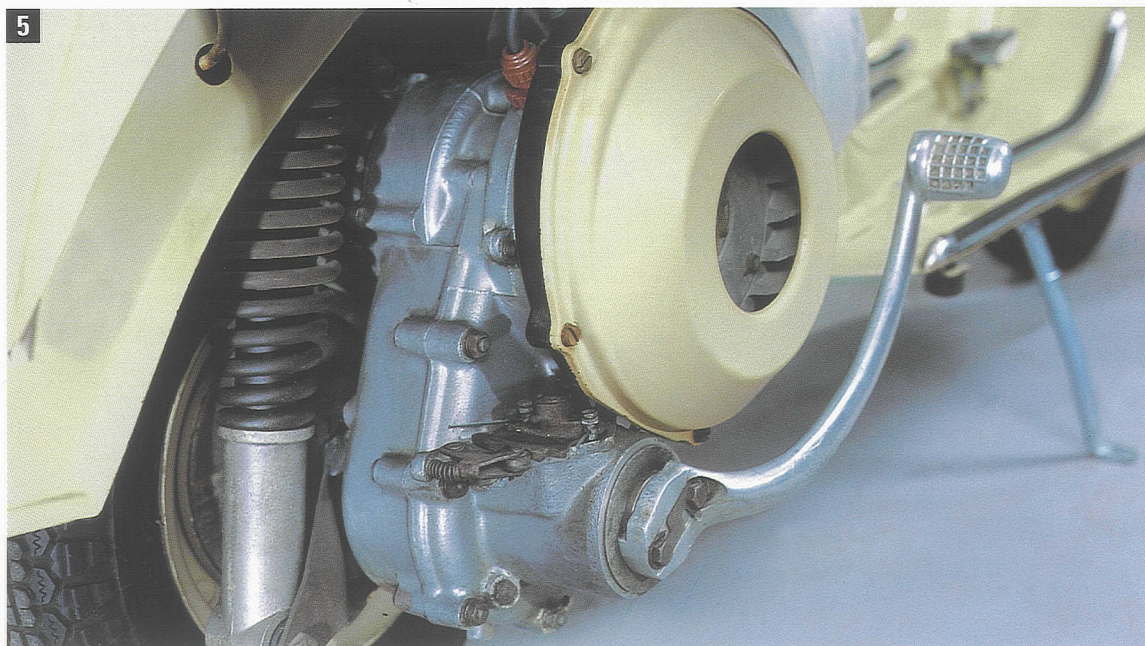
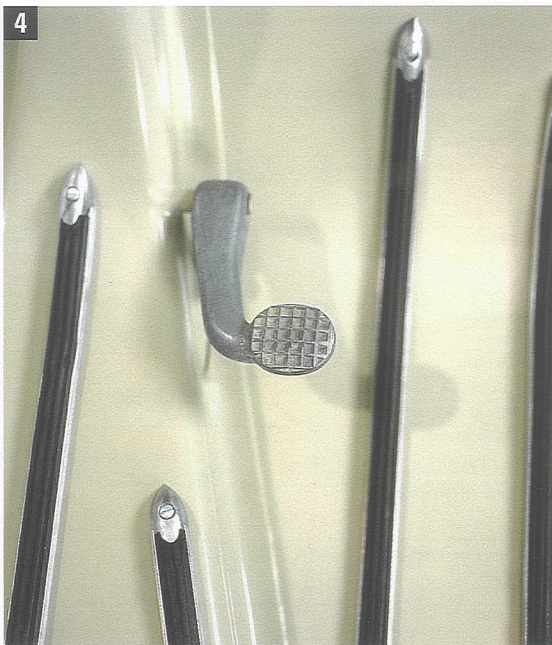
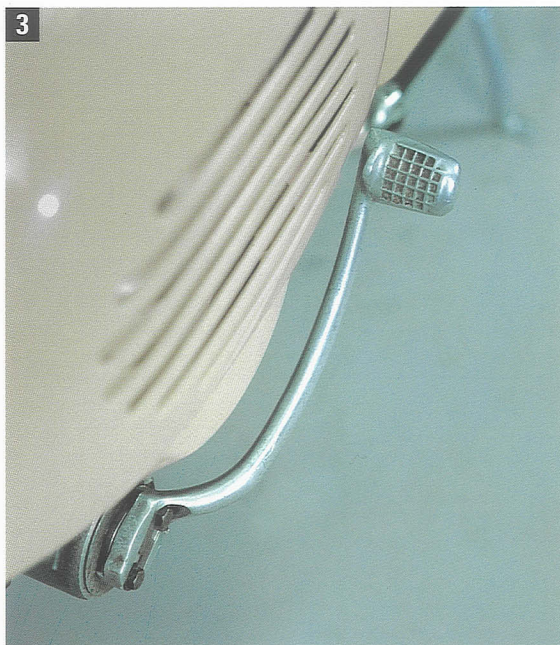
Trattamenti galvanici
Zincatura: tutta la bulloneria esterna, cavalletto molle e staffe, dadi cerchi e ruote, molla sospensione anteriore, rondella boccolo messa in moto.
Cromatura: manubrio e ghiera faro anteriore.
Lucidatura a specchio: leva freno e

1 Particolare del motore e sospensione posteriore.

2 Complessivo manubrio. Da notare il faro dotato di spia come nel modello '54.

1

2

leva frizione, crestina faro anteriore.
Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molla e staffa, bulloneria motore.
Nichelatura opaca: bloccasterzo.
Il numero del telaio è visibile, come per gli altri modelli, sullo sportello carburatore.

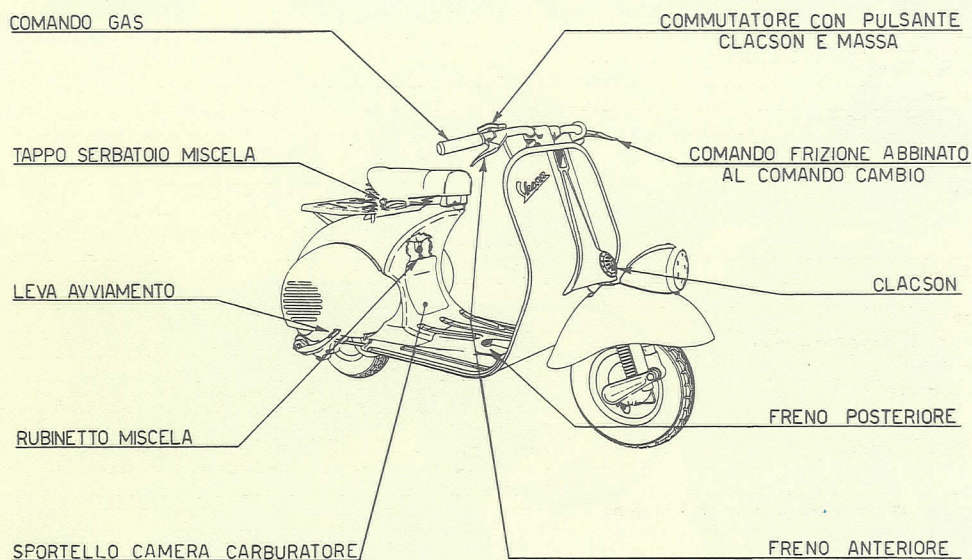
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

3 Leva messa in moto.

4 Nuova distribuzione dei listelli sulla pedana e particolare del pedale freno posteriore.

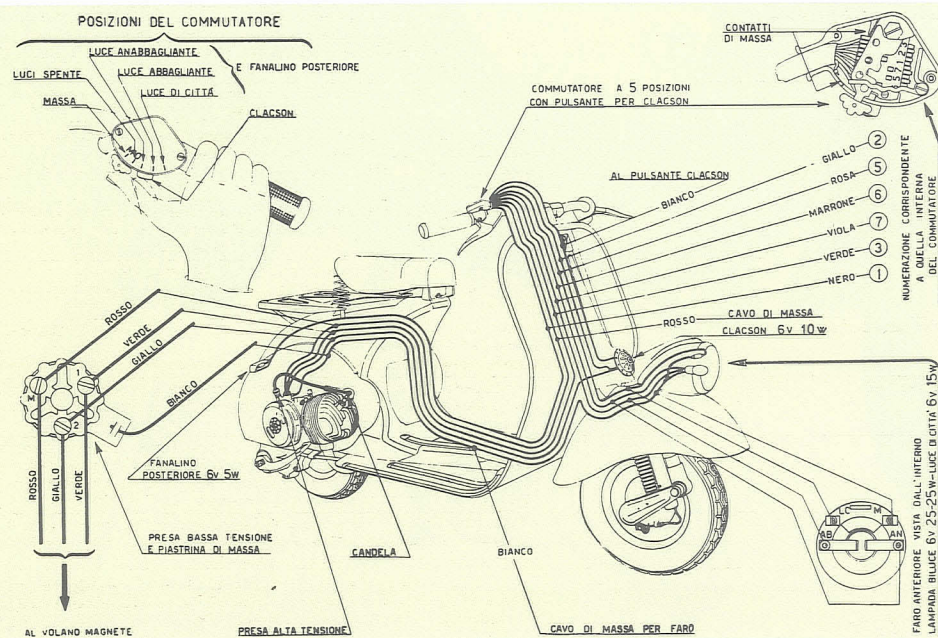
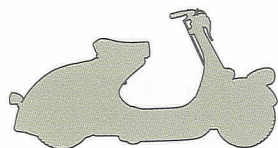
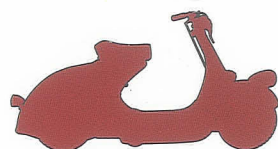
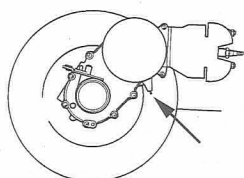
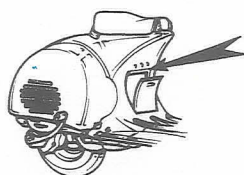
5 Vista 3/4 del motore posteriore con particolare della chiocciola e copriventola in bachelite e del cavalletto modello economico.

1955

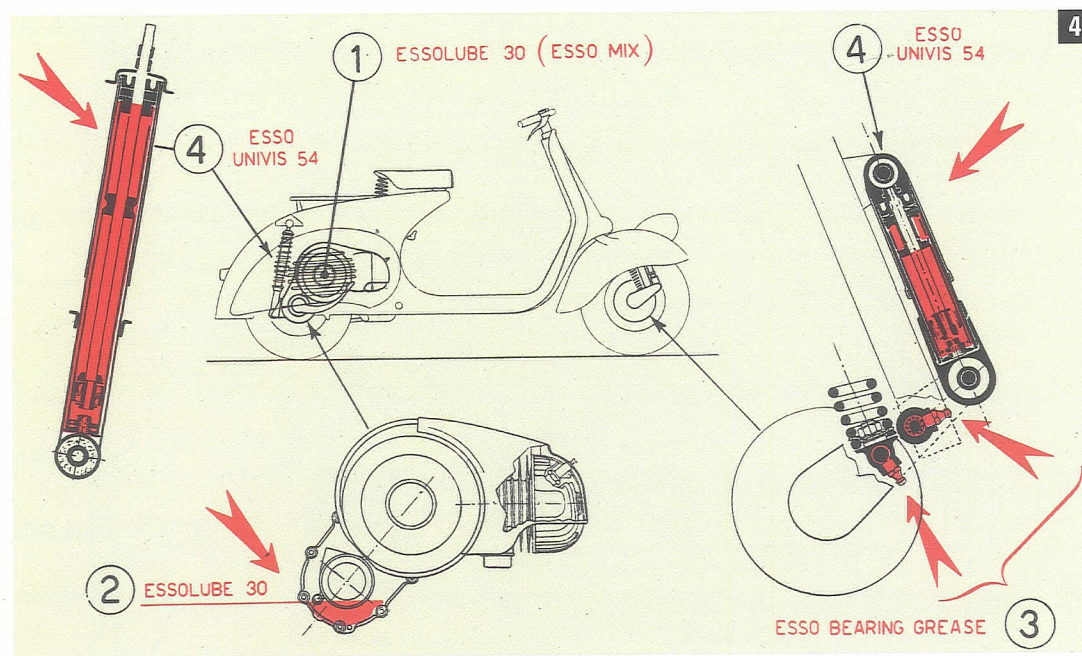
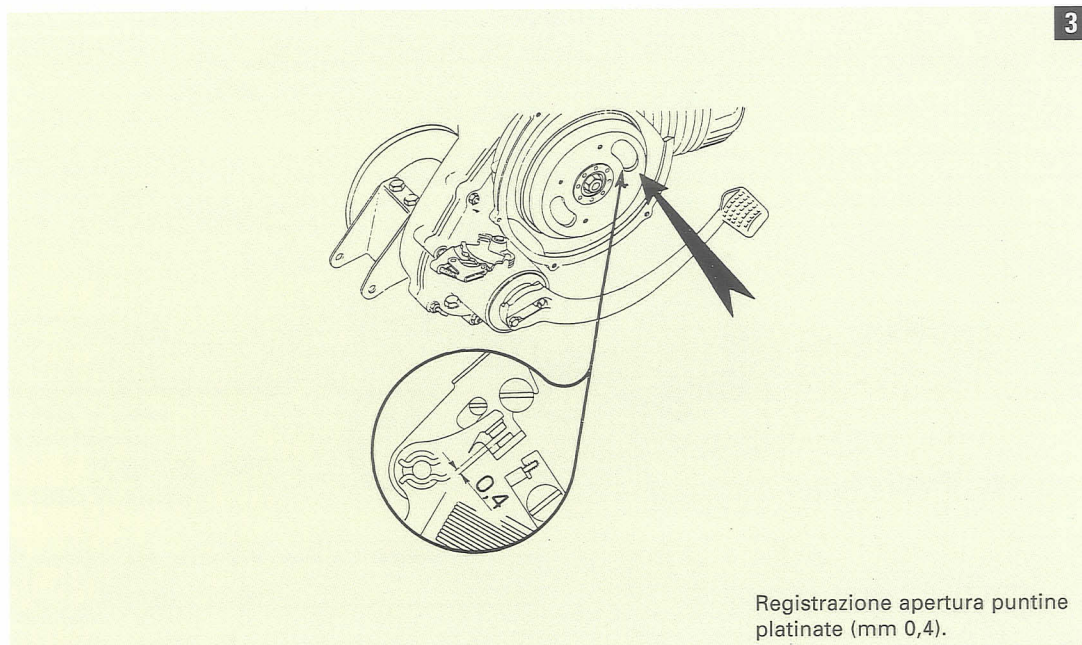
Caratteristiche

Consumo a velocità economica:	100 Km con 2 litri
Velocità max:	75 Km/ora
Interasse ruote:	1160 mm
Larghezza max sul manubrio:	790 mm
Lunghezza max:	1680 mm
Altezza max:	940 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1,5 m
Peso totale a vuoto:	86 Kg
Motore:	monocilindrico a due tempi con distribuzione a luci incrociate. Cilindro orizzontale in ghisa e testa riportata in lega leggera speciale, fusa sotto pressione. Biella in acciaio di alta resistenza accoppiata, su una fila di rulli, con l'albero motore scomponibile.
Alesaggio:	mm 54
Corsa:	mm 54
Cilindrata:	cm^3 123,67
Rapporto di compressione:	1:6,5
Messa in moto:	a pedale sulla destra della moto
Trasmissione:	diretta dal motore alla ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio parastrappi (che assorbe gli urti causati da brusche variazioni di regime) e gli ingranaggi del cambio.
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi silenziosi in bagno d'olio, sempre in presa. Comando a manopola girevole, abbinato alla leva della frizione, e disposto sull'estremità sinistra del manubrio.
Il rapporto totale motore/ruota è il seguente:	1ª velocità 1:12,2 2ª velocità 1:7,6 3ª velocità 1:4,85
Frizione:	a dischi multipli abbondantemente lubrificati, in acciaio con tasselli di sughero. Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile.
Accensione:	a mezzo volano magnete a 6 poli
Illuminazione e clacson:	l'illuminazione è ottenuta a mezzo di corrente alternata, fornita direttamente dal volano magnete, la quale alimenta la lampada biluce (6 volt - 25/25 watt) e la luce di città (lampada 6 volt - 15 watt) del faro Ø 105, la luce targa (lampada 6 volt - 5 watt) ed il clacson.
Telaio:	a guscio, in lamiera speciale di ampia sezione, a forma aperta e carenata
Sospensioni ruote:	anteriore: mozzetto oscillante a sbalzo sullo sterzo con interposizione di molla elicoidale conica a flessibilità variabile ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto. Posteriore: traversa oscillante porta motore e ruota con interposizione di molla elicoidale biconica a flessibilità variabile ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto, assiale.
Freni:	ad espansione con comando flessibile: quello anteriore manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio, quello posteriore manovrabile a mezzo pedale disposto sulla pedana destra
Ruote:	in lamiera d'acciaio stampata. Pollici 3,50x8. Le ruote sono facilmente smontabili essendo montate con il sistema in uso sugli autoveicoli, le due ruote sono tra loro intercambiabili.
Serbatoio miscela:	munito di rubinetto a tre posizioni: "aperto", "chiuso", "riserva". Capacità della riserva litri 0,650 circa. Capacità totale litri 6,25.
Cavalletto:	sotto la pedana è applicato un cavalletto di sostegno, facilmente azionabile, a due zampe. Due robuste molle di richiamo lo tengono durante la marcia, aderente alla pedana impedendone la vibrazioni.
Antifurto:	sul telaio, in prossimità del manubrio, vi è una serratura antifurto. Per bloccare la moto occorre dare un giro di chiave e girare il manubrio tutto verso sinistra fino allo scatto, dopo di che la moto non può girare che su se stessa. Per sbloccare dare un giro di chiave in senso inverso e raddrizzare il manubrio.
Avvertenze:	si raccomanda di non lubrificare la serratura antifurto neppure in caso di difettoso funzionamento. Evitare assolutamente di avviare la moto se la chiave non è nella serratura e non vi rimane impegnata.
Attrezzi di corredo:	1 chiave a tubo quadrupla (mm 11, 14, 21, 22) 2 chiavi piatte doppie (mm 8-14 e 7-10), 1 cacciavite. Il tutto contenuto in una borsa in tela sistemata, nella sacca porta attrezzi, sul lato sinistro della moto.

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1955
125

Colore:
Grigio
Codice Max Meyer:
15048

Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VN1T 01001
(inizio produzione)
VN1T 050100
(termine produzione)

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

Lubrificazione.

1955 Vespa **150GS**

1955

Motore
Questo modello ha un nuovo motore di elevate prestazioni, derivato dalla Vespa Sport Sei Giorni.
Motore quadro (alesaggio per corsa 57x57); cilindrata di 145,6 cc. Pistone bombato, privo di deflettore.
La candela a filetto lungo ha un grado termico 240 a causa dell'elevata compressione di 1/6,7 e dell'elevato numero di giri.
Carburatore Dellorto UB 23S3 a vaschetta laterale posto direttamente sopra il cilindro.
Cambio a quattro marce.
Impianto d'accensione a mezzo volano magnete a 6 poli. Bobina A. T. esterna con circuito primario alimentato da apposita bobina interna al volano.
Impianto misto con batteria da 6 V-12 Ah per alimentare clacson e luci di posizioni, ricaricata con raddrizzatore metallico.
La frizione è rinforzata per adeguarla alle prestazioni, i dischi sono di diametro maggiore, come pure

le molle e tutti gli altri elementi del gruppo frizione. Anche l'ingranaggio parastrappi ha dimensioni maggiori.
I freni sia anteriori che posteriori hanno lo stesso diametro di grosse dimensioni. Tamburi in lega leggera con anello in ghisa e alettatura di raffreddamento.

Telaio
Il telaio è completamente nuovo, dalla linea aerodinamica con scudi bombati e pedane rialzate.
Cofano motore molto grande e alto, così come la sacca porta attrezzi.
Parafango anteriore avvolgente con fregio in alluminio lucidato a specchio.

Manubrio in fusione di alluminio con faro di grandi dimensioni (Ø 115 mm) incorporato. Il contachilometri, scalato 120 Km con il fondo verde, è montato di serie.
L'interruttore è a chiave e serve per l'avviamento e per accendere i fari.
In questo modello la chiave di contatto è cilindrica a chiodo, oltre a

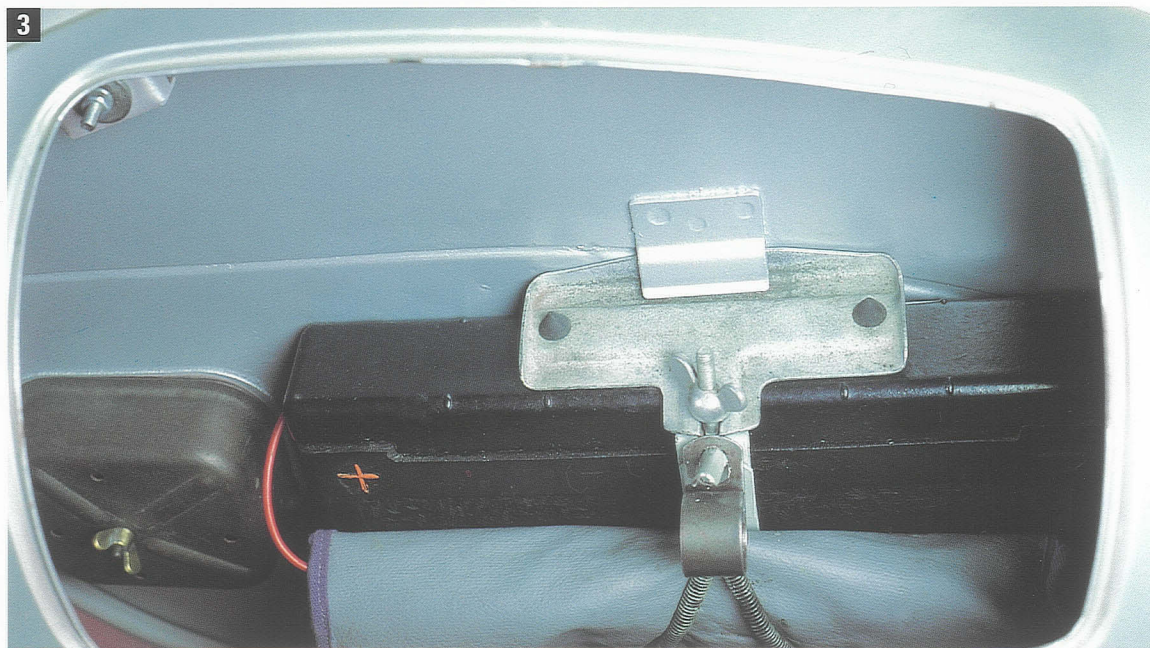
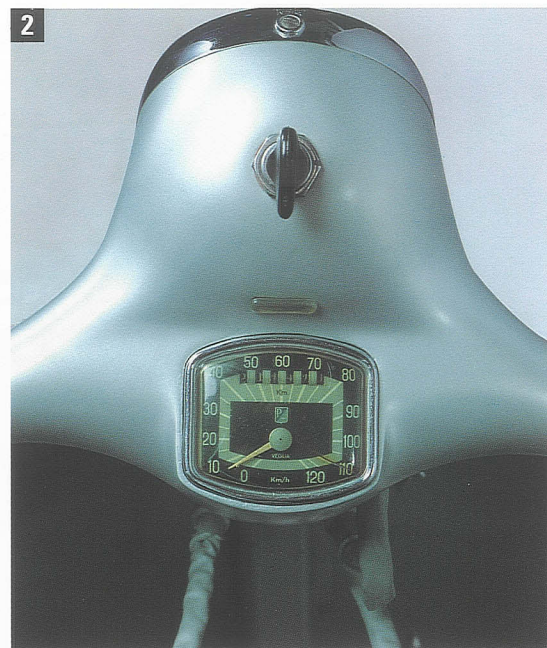
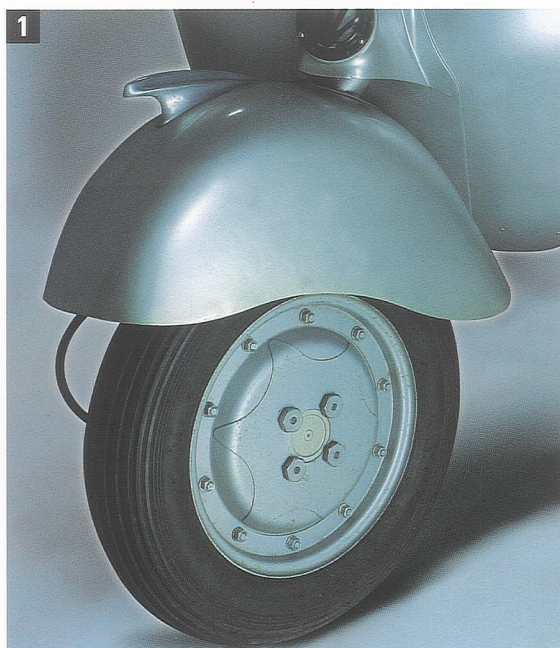
1955

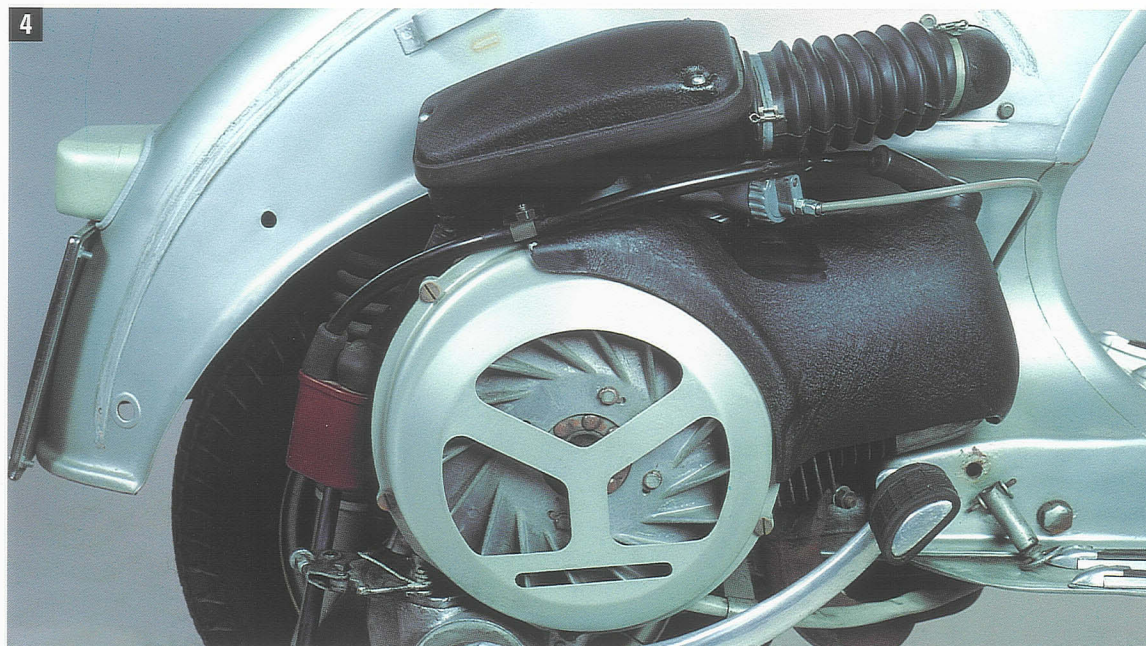
servire per il contatto di avviamento, serve anche come commutatore a sinistra per le luci di posizione e a destra per le luci anabbaglianti/abbaglianti.Il cambio delle luci è assicurato da un commutatore fissato- sulla destra del manubrio e nel quale è incorporato anche il pulsante del clacson, che in questo modello funziona con corrente continua.
Comandi del cambio e frizione a sinistra, comandi acceleratore e freno anteriore a destra; le trasmissioni sono esterne al manubrio e poste in posizione simmetrica.
Il fanalino posteriore è uguale al modello precedente
Sella molto rigida e scomoda con cinta per il passeggero. Il colore è blu scuro.
Serbatoio di grandi dimensioni e capacità di circa 12 litri compresa la riserva. Vi si accede sollevando la sella, premendo nella parte posteriore in basso; il tappo del serbatoio è unico: solo in questo modello è fermato con una molla ad innesto

1 Particolare della ruota anteriore da 10'' con rinforzi a forma di stella in acciaio stampato.

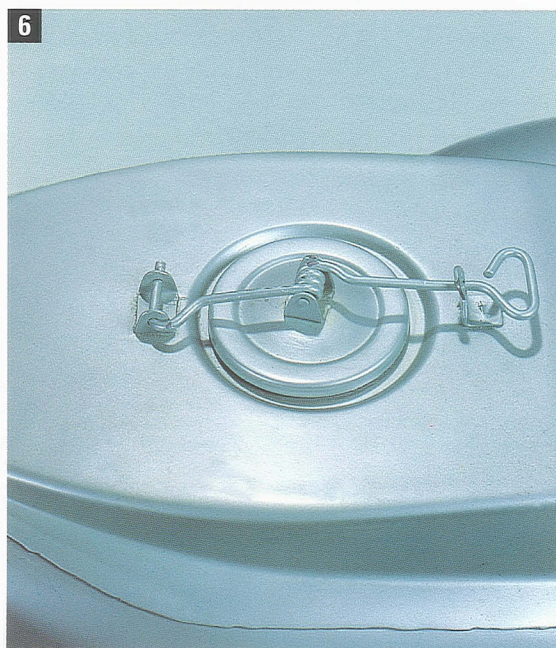
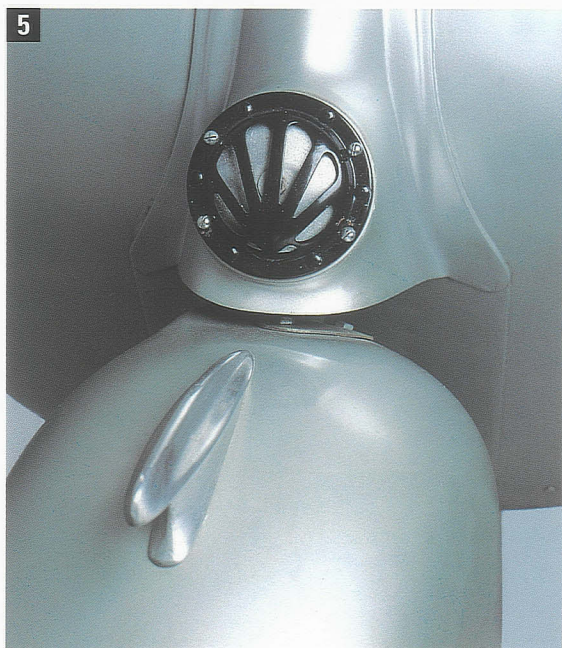
2 Particolare del manubrio in pressofusione con incorporato contachilometri, quadretto accensione e spia luci posizione.

3 Particolare del vano portaoggetti con in evidenza batteria, attrezzi di dotazione e a sinistra raddrizzatore di corrente.

150GS

rapido.
Faro di Ø 115 mm con ghiera cromata Siem.
Per la prima volta vengono montate ruote di grande dimensione con pneumatici di 3.50-10
Pedale del freno posteriore più lungo per fare più forza nella frenata.
Messa in moto lunga e di nuovo disegno lucidata a specchio con gommino nero. Ammortizzatore posteriore con molla biconica coassiale.

Trattamenti Galvanici
Cromatura: parte esterna del manubrio, ghiera del faro anteriore, palpebra del faro anteriore, pedale freno, dado quadretto accensione, serratura sacca porta attrezzi.
Nichelatura opaca: bloccasterzo.
Zincatura: cavalletto molle e staffe, molla sospensione anteriore, dadi

4 Motore con in evidenza il grosso filtro dell'aria.

5 Fregio parafango; clacson di colore nero nei primi modelli, in corrente c.c.

6 Il caratteristico serbatoio rialzato con tappo a chiusura rapida, montato solo in questo modello.

cerchi e ruote, tutta la bulloneria esterna, rondella del boccolo messa in moto.
Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molla e staffa, bulloneria motore.
Lucidatura a specchio: leva freno e leva frizione, manicotti manubrio, leva messa in moto, crestina parafango anteriore.
Il numero del telaio è visibile, come per gli altri modelli, sullo sportello carburatore.
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

PIAGGIO & C. - S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO VESPA 150 G. S.

OMOLOGATO DALL' ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 413 DEL 27-12-1954

TELAIO

Passo	mt. 1,180
Lunghezza massima .	» 1,700
Altezza minima dal suolo	» 0,16
Altezza massima sedile	» 0,800
Larghezza massima .	» 0,700
Peso in ordine di marcia (a serbatoio pieno) .	Kg. 111

MOTORE

2 tempi	
Numero dei cilindri .	1
Alesaggio . . .	mm. 57
Corsa	» 57
Cilindrata totale . .	c.c. 145,6
Potenza effettiva sulla ruota al regime di 7500 giri/1'	c.v. 8
Potenza fiscale . .	» 3
Rapporto di compressione	7

Accensione a volano magnete tipo Piaggio con bobina A.T. esterna
Lubrificazione a miscela
Avviamento a pedale

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli
Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

a 4 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE/RUOTA
1ª Velocità	1 : 14,72
2ª Velocità	1 : 10,28
3ª Velocità	1 : 7,61
4ª Velocità	1 : 5,84

Velocità massima: 101 Km/ora
1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 79 Km/ora

RUOTE

Diametro cerchi 10" - Misura pneumatici 3,50" × 10"

FRENI

del tipo ad espansione. - Tamburi (Ø 150 - larghezza mm. 24) muniti di alettatura per il raffreddamento con comando a leva sul manubrio (anteriore) e comando a pedale (posteriore).

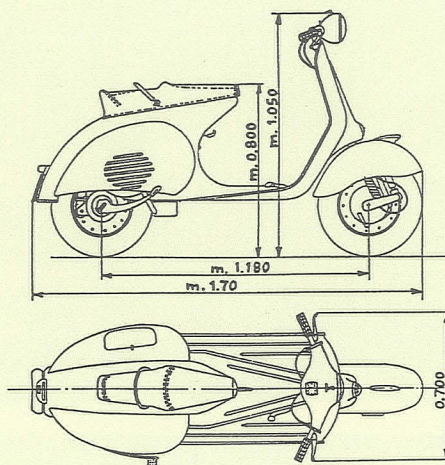
IMPIANTO ELETTRICO

Proiettore Ø 115 con lampada bilux da 6 V - 25/25 W e lampada 6 V - 3 W. Tipo App. I. G. M. n. 1194
Fanale posteriore a luce rossa e illuminazione targa con lampada 6 V - 5 W
Catadiottro rosso posteriore
Avvisatore acustico
Alternatore da 32 W e raddrizzatore - Batteria 6 V - 12 Ah

SERBATOIO

Capacità totale litri 12 di miscela benzina-olio.

CONSUMO

Litri 2,86 di miscela per 100 Km. (norme C. U. N. A.)

SILENZIATORE PER MOTOCICLO VESPA 150 G. S.

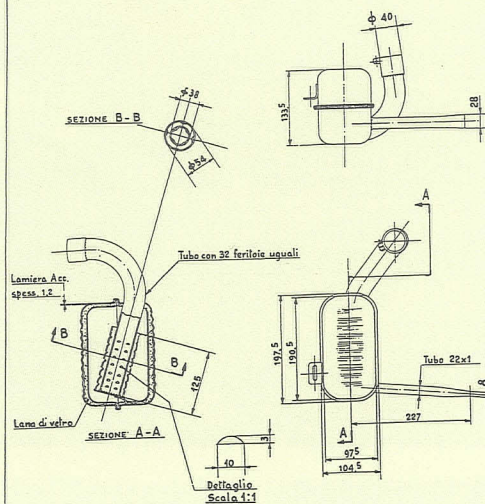
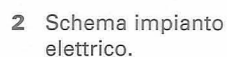
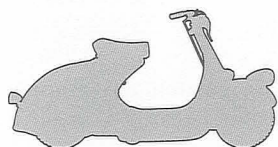
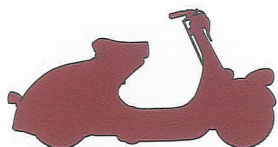
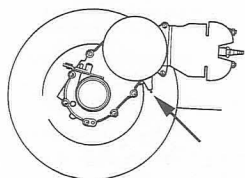
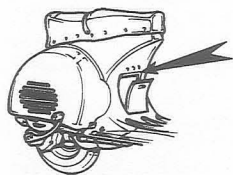
APPROVATO DALL' ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 530/S DEL 27.12.54

Su ogni esemplare è punzonato in maniera visibile "App. I.G.M. 530/S"

Caratteristiche

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

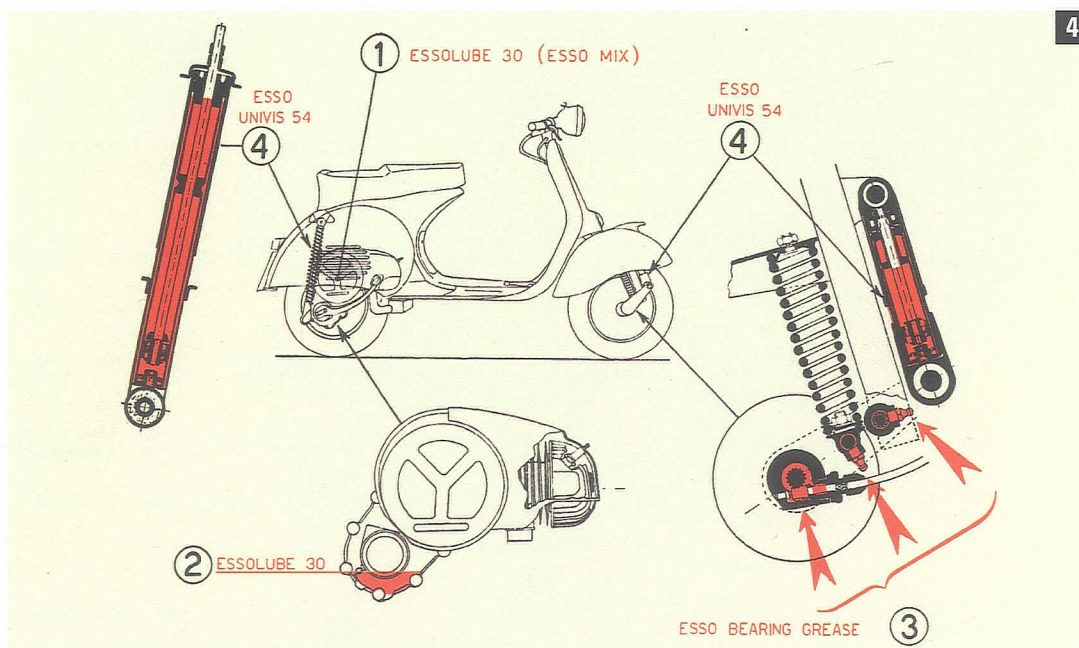
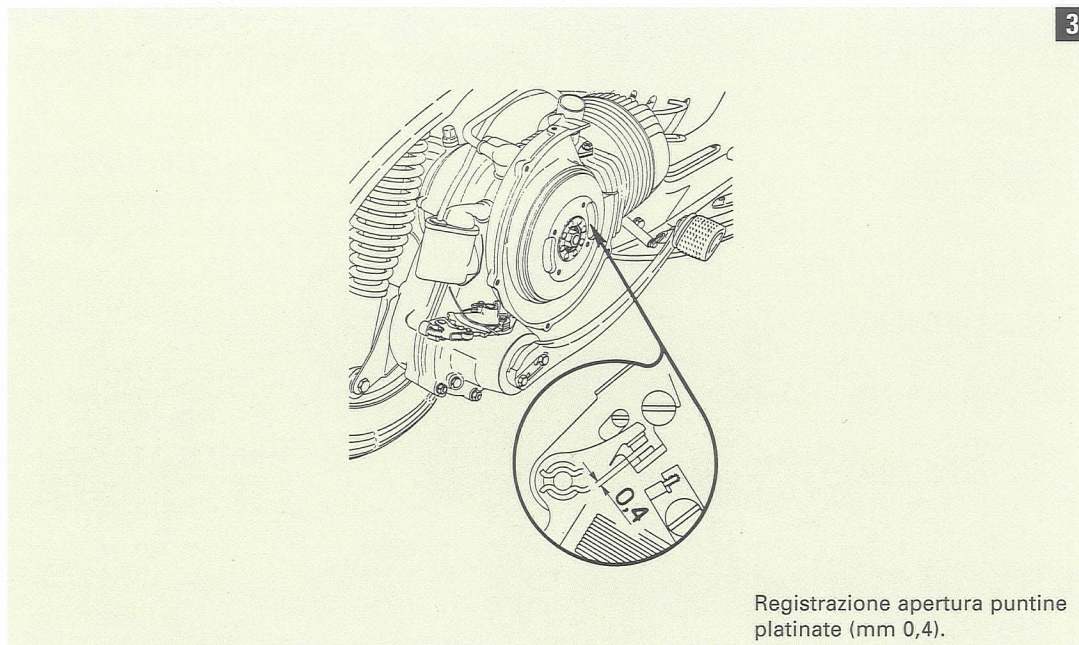
1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1955
150GS

Colore:
Grigio metallizzato
Codice Max Meyer:
15005

Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VS1T 001001
(inizio produzione)
VS1T 0013300
(termine produzione)

3

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

4

Lubrificazione.

1955
Vespa **150**

1955

Motore

Il motore è quadro (alesaggio per corsa 57x57); cilindrata 145,6 cc. È il primo modello 150.

Carburatore Dellorto TA 18 D, potenza 5,8 cv.

Il filtro dell'aria nella parte bassa ha dimensioni più ampie.

Per evitare il surriscaldamento e per avere una corrente costante e affidabile l'accensione è modificata con una bobina A.T esterna.

La meccanica è molto simile al modello 125 dello stesso anno. Cambio a tre velocità.

Il faro è montato sul supporto manubrio.

Per la prima volta il veicolo ha di serie il contachilometri.

Modificata la ventola di raffreddamento, leggermente abbassata rispetto alle precedenti, ha dimensioni maggiori ed è molto più pesante per rendere il motore più elastico.

Telaio

Il telaio è identico alla Vespa 125 1953 con l'unica differenza dei cofani e del parafango che sono in lamiera.

La sella è completamente nuova e particolare: è montata, solo su questo modello, su un telaio stampato del colore della Vespa, con due ampie molle coniche rovesciate di colore verde scuro. Anche il coprisella è verde scuro.

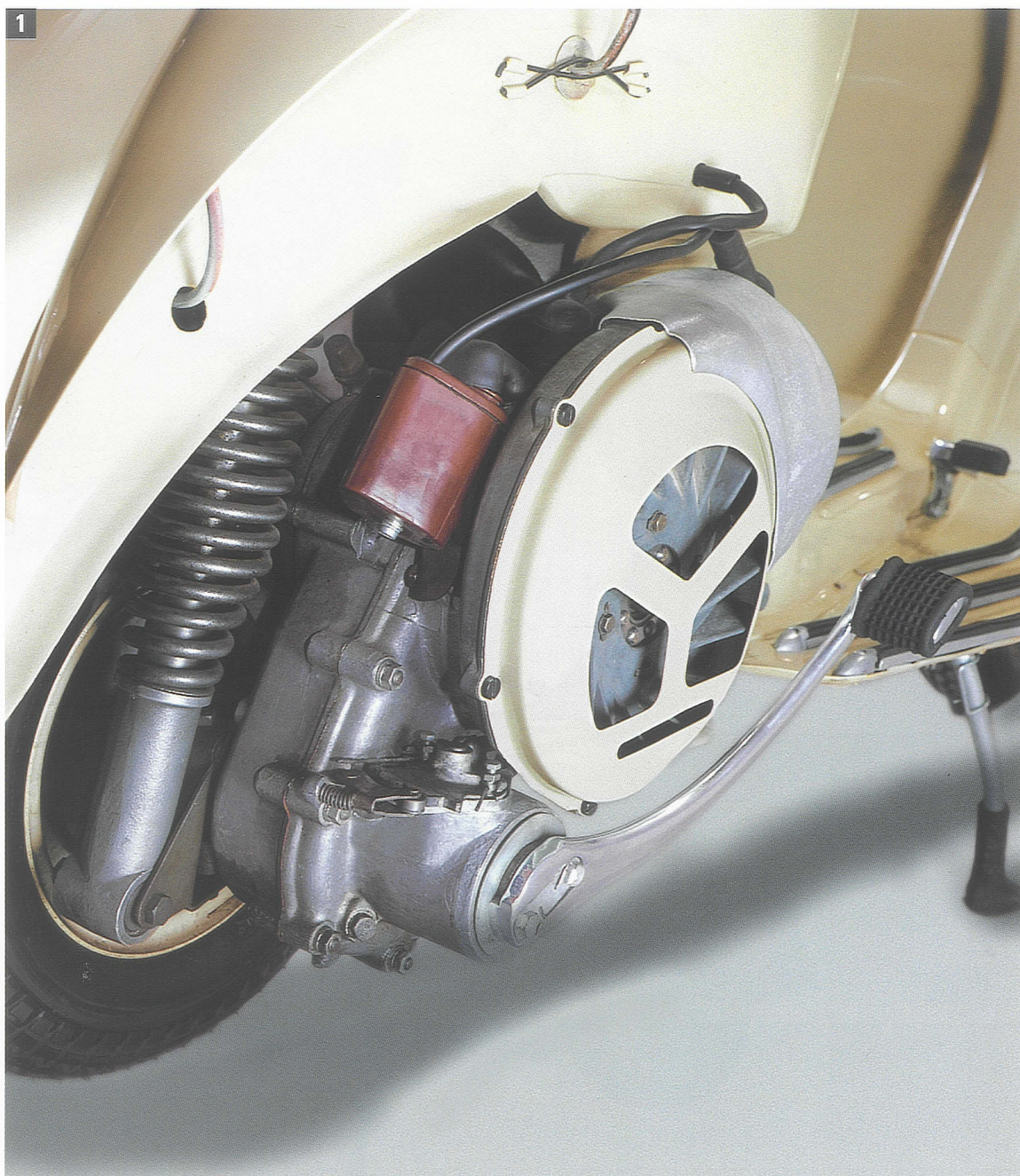
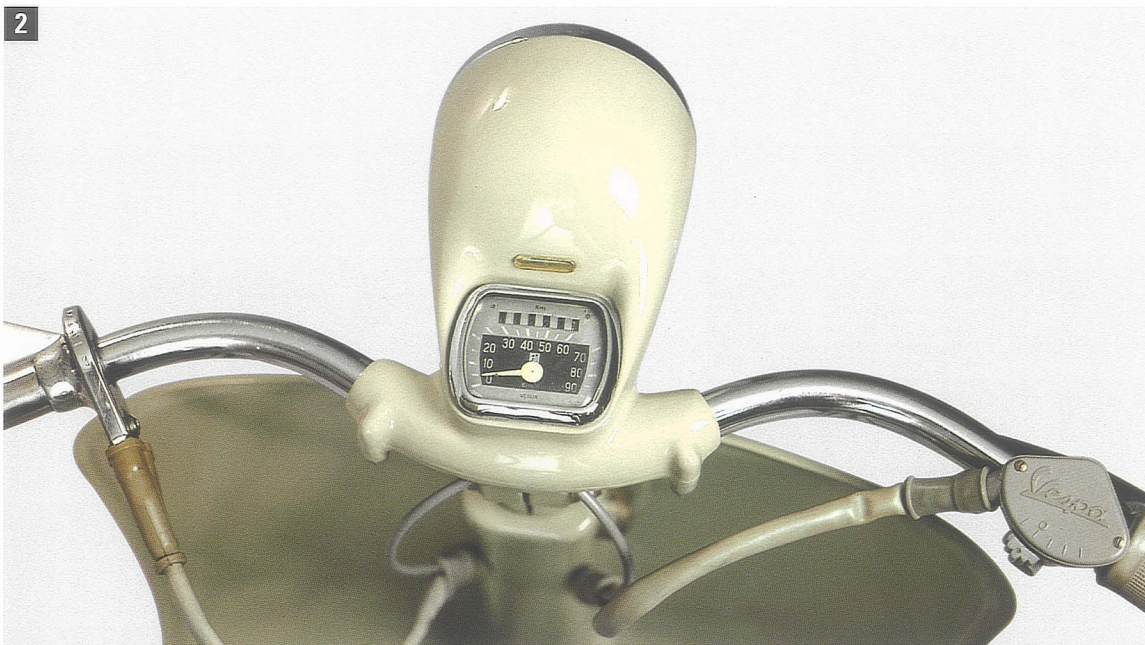
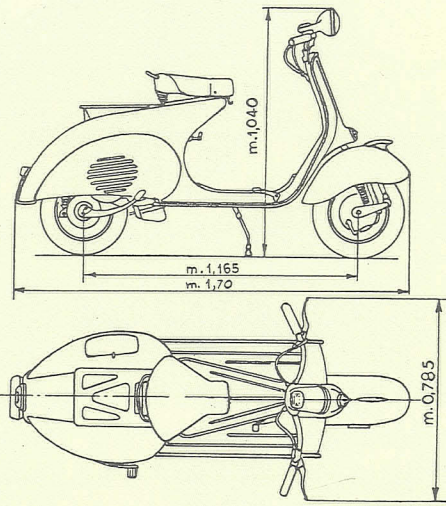
Il portapacco è di nuovo disegno e non ha più la stampatura della X al centro.

L'impianto elettrico per l'illuminazione è in c.c. e c.a.: le luci abbaglianti e anabbaglianti, il fanalino posteriore e l'avvisatore acustico sono alimentati in c.a. direttamente dal volano magnete a 6 poli. Le luci di posizione anteriore e posteriore sono alimentate invece in c.c. da una batteria 6 V - 4 Ah. caricata dal volano magnete per mezzo di un apposito raddrizzatore metallico. Il faro anteriore ha un Ø di 105 mm.

1955

L'interruttore luci, pur cambiando lo schema interno dei fili, esteticamente è uguale a quello della 125 del 1954.
In questo modello la molla sospensione posteriore è biconica ed è coassiale all'ammortizzatore.

Trattamenti galvanici
Cromatura: manubrio, ghiera faro, pedale freno, scritta Vespa, serratura porta attrezzi.
Lucidatura a specchio: leva avviamento, leva freno e leva frizione, crestina parafango anteriore.
Zincatura: cavalletto staffe e molle, molla sospensione anteriore, rondella boccolo leva avviamento dadi cerchi e ruote, tutta la bulloneria esterna.
Fosfatizzazione: molla ammortizzatore e staffa sospensione posteriore, tutta la bulloneria motore.
Il numero del Telaio è sempre nel vano dello sportello del carburatore.
Il prefisso e il numero del motore

1 Vista 3/4 motore con bobina A. T. esterna e volano di grandi dimensioni con nuovo disegno del copriventola.

sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

2 Vista manubrio con contachilometri scala 90 Km a fondo verde, spia rettangolare luci posizione e interruttore luci.

3 Sella con particolare delle molle coniche rovesciate, montata unicamente su questo modello.
N.B.: Il rivestimento in gomma sul dado a farfalla del tappo serbatoio è un accessorio.

1955

Caratteristiche

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO VESPA 150

(Telaio dal n. VL1T 1001 al n. VL2T 63001)

1955

OMOLOGATO DALL'ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 412 DEL 27 - 12 - 1954

TELAIO

Passo	mt. 1,165
Lunghezza massima	» 1,70
Altezza minima dal suolo	» 0,16
Altezza massima sedile	» 0,79
Larghezza massima	» 0,785
Peso del motociclo in ordine di marcia (a serbatoio pieno)	Kg. 98

MOTORE

2 tempi	
Numero dei cilindri	1
Alesaggio	m/m 57
Corsa	» 57
Cilindrata totale	c. c. 145,6
Potenza effettiva sulla ruota al regime di 5000 giri/1'	C. V. 5,4
Potenza fiscale	» 3
Rapporto di compressione	6,3

Accensione a magnete volano tipo Piaggio con bobina A. T. esterna
Lubrificazione a miscela
Avviamento a pedale

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli
Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

A 3 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA
1ª Velocità	1 : 12,2
2ª Velocità	1 : 7,46
3ª Velocità	1 : 4,73

Velocità massima: 82,9 Km / ora
1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 70,1 Km / ora.

RUOTE

Diametro cerchi 8" - Misura pneumatici 3,50" × 8".

FRENI

Del tipo ad espansione.
Anteriore Ø mm. 125 - larghezza mm. 17 - con comando a leva sul manubrio.
Posteriore Ø mm. 127 - larghezza mm. 22 - con comando a pedale.

IMPIANTO ELETTRICO E SEGNALAZIONI

Proiettore Ø 105 con lampada bilux da 6 V - 25/25 W e lampada 6 V - 3 W: tipo appr. I. G. M. n. 336.
Fanale posteriore a luce rossa per illuminazione targa con lampada 6 V - 5 W - catadiottro rosso posteriore.
Avvisatore acustico - Alternatore da 32 W e raddrizzatore - Batteria 6 V - 7 Ah.

SERBATOIO

Capacità totale litri 6,25 di miscela benzina - olio.

CONSUMO

Litri 2,4 di miscela per 100 Km. (norme C. U. N. A.).

NOTA - Gli esemplari aventi telaio col numero compreso fra "VL1T 1001" e "VL1T 17000" sono sprovvisti di batteria.

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

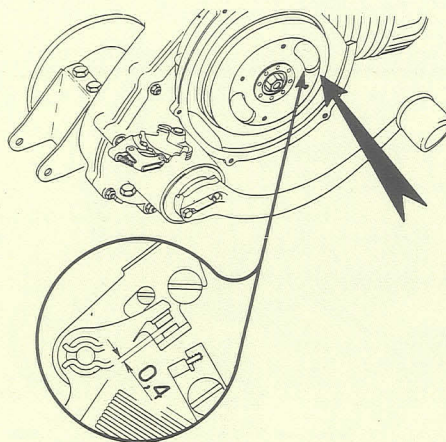
2 Schema impianto elettrico.

Colore:
Grigio
Codice Max Meyer:
15048

Antiruggine interno telaio:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VL1T 1001
(inizio produzione)
VL1T 17000
(termine produzione)

3

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

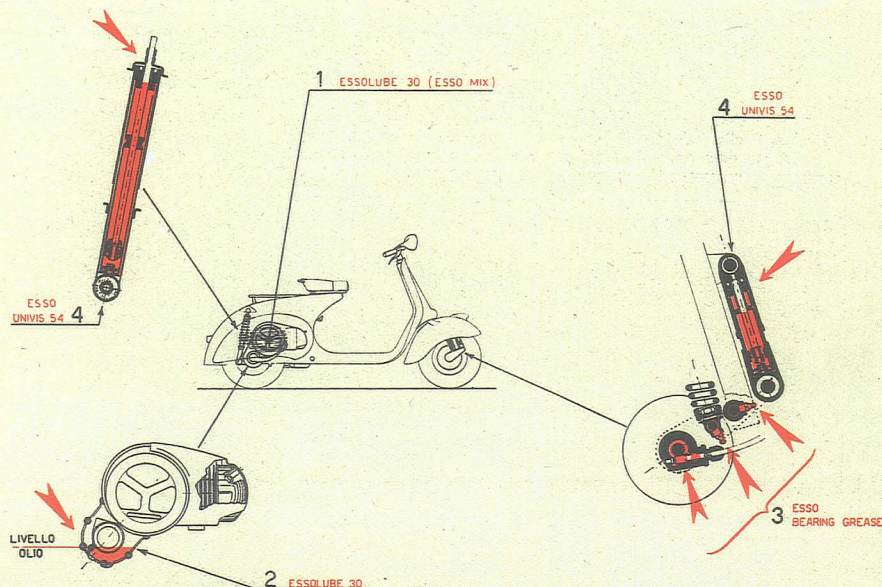
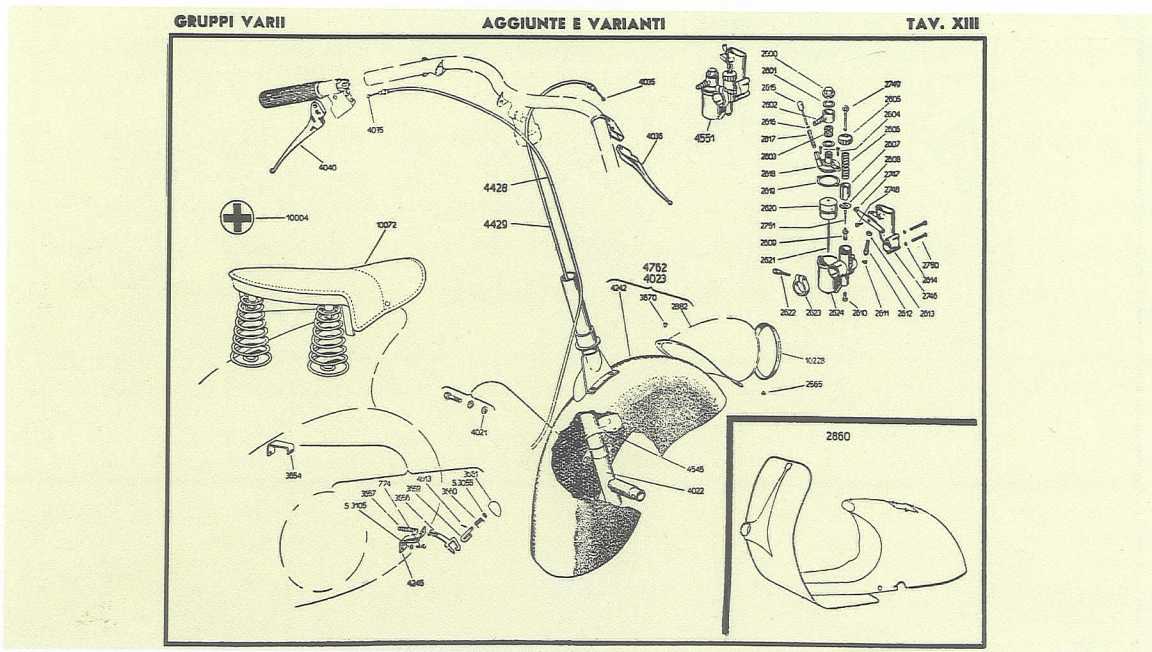
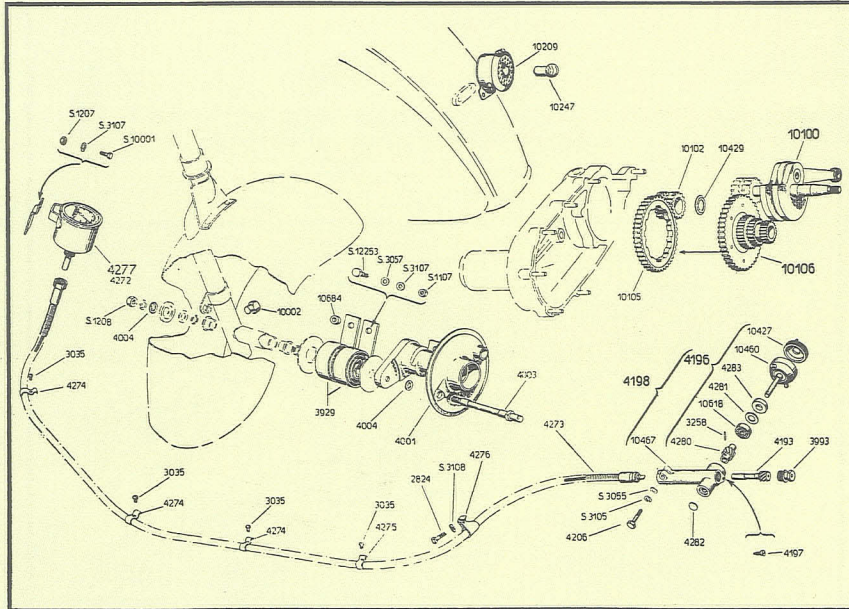
4

Lubrificazione.

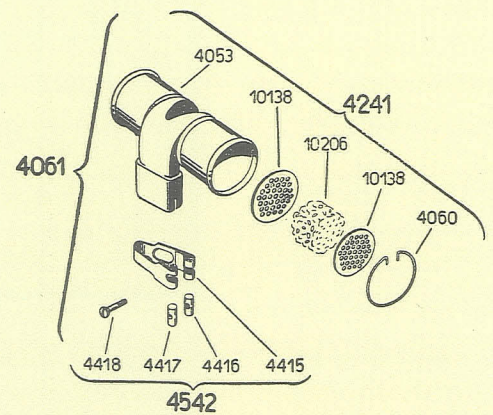
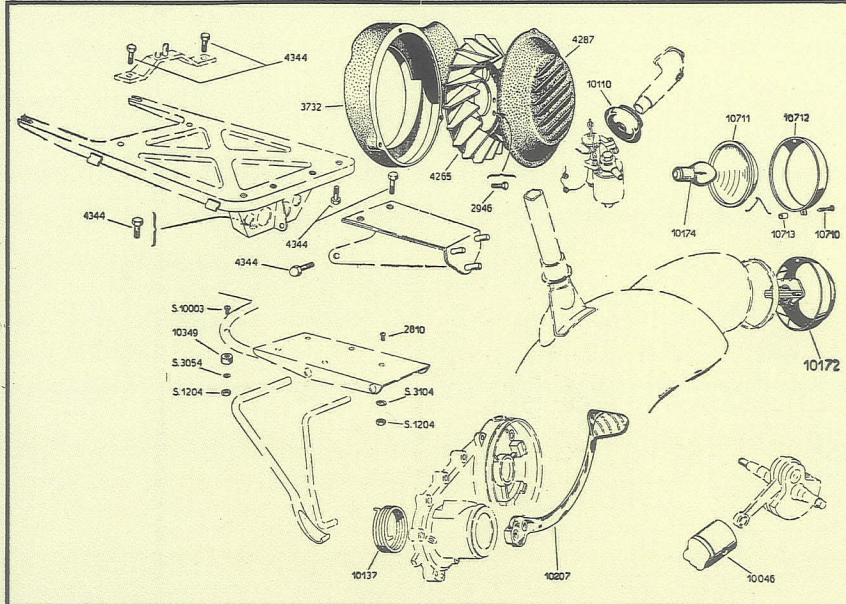
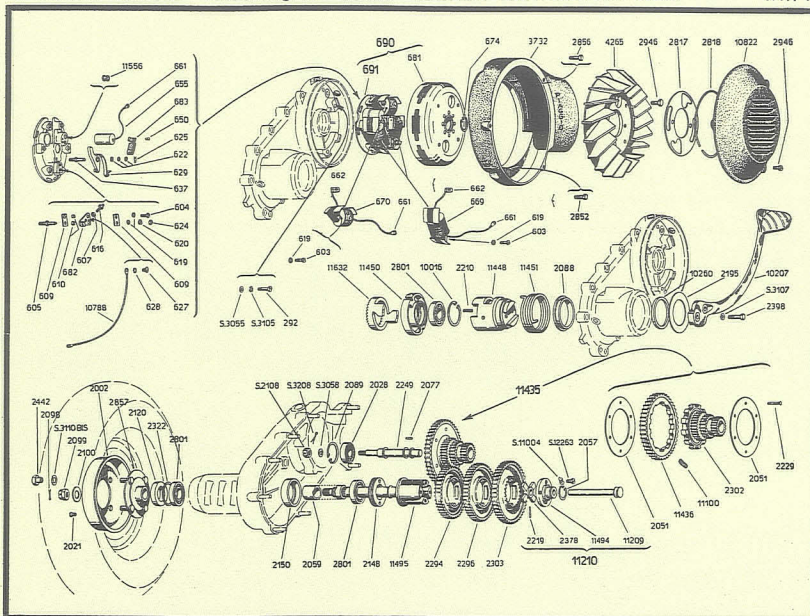
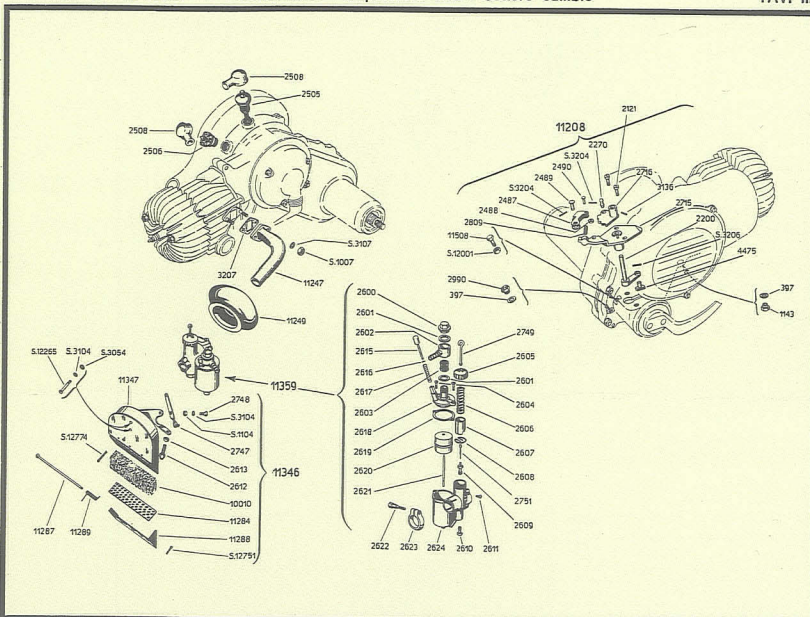
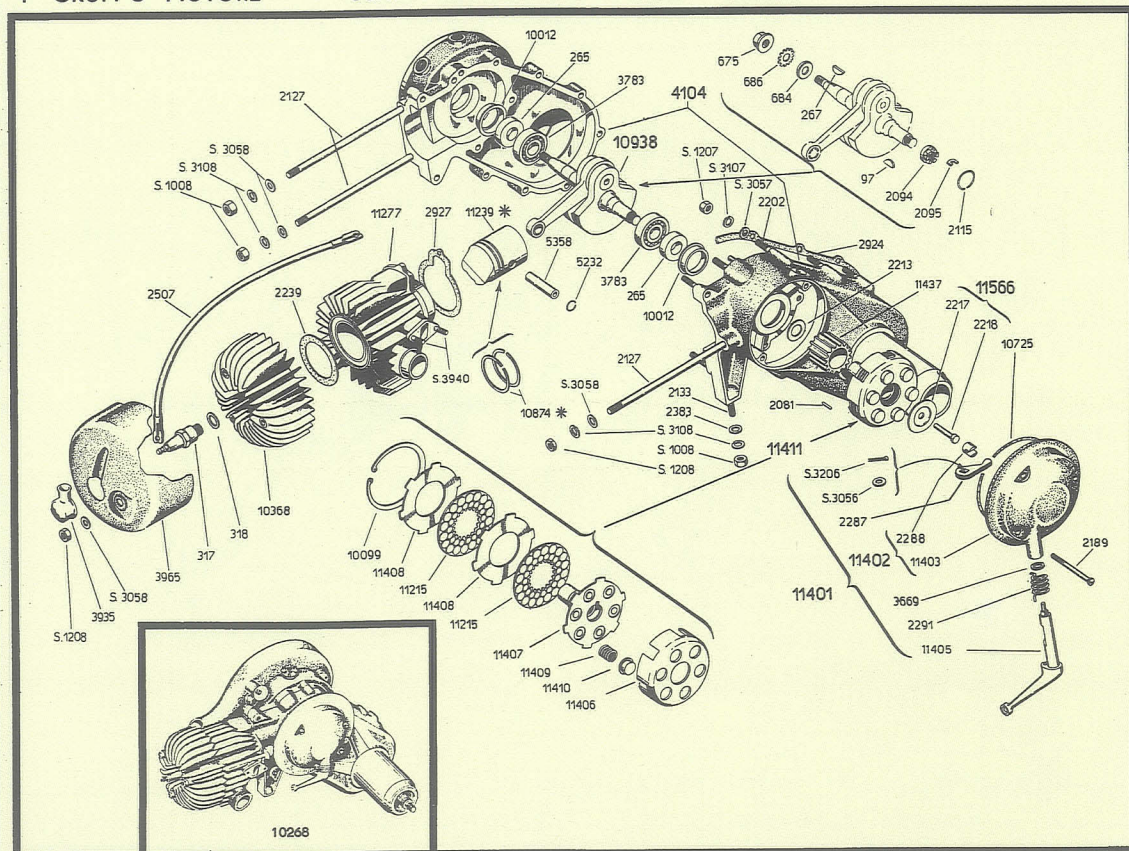
Motori

1. GRUPPO MOTORE — Carter, Albero-motore, Frizione, Cilindro — TAV. I

1946
1947
98

1. GRUPPO MOTORE
Carter, Albero-motore, Frizione, Cilindro
TAV. I
2316
2122
2961
3525
2499
4240

1. GRUPPO MOTORE
Volano magnete, Cambio, Ventilatore, Leva avviamento, Freno
TAV. II

Aggiunte e varianti

1948
125

1° GRUPPO MOTORE Volano magnete - Cambio - Ventilatore - Leva avviamento - Freno
TAV. II

1° GRUPPO MOTORE Carburatore - Depuratore aria - Settore cambio
TAV. III

Motore

1948 125

1er Ensemble : MOTEUR
Carter - Arbre moteur - Embrayage
Cylindre

1st Group : ENGINE
Crankcase - Crankshaft - Clutch
Cylinder

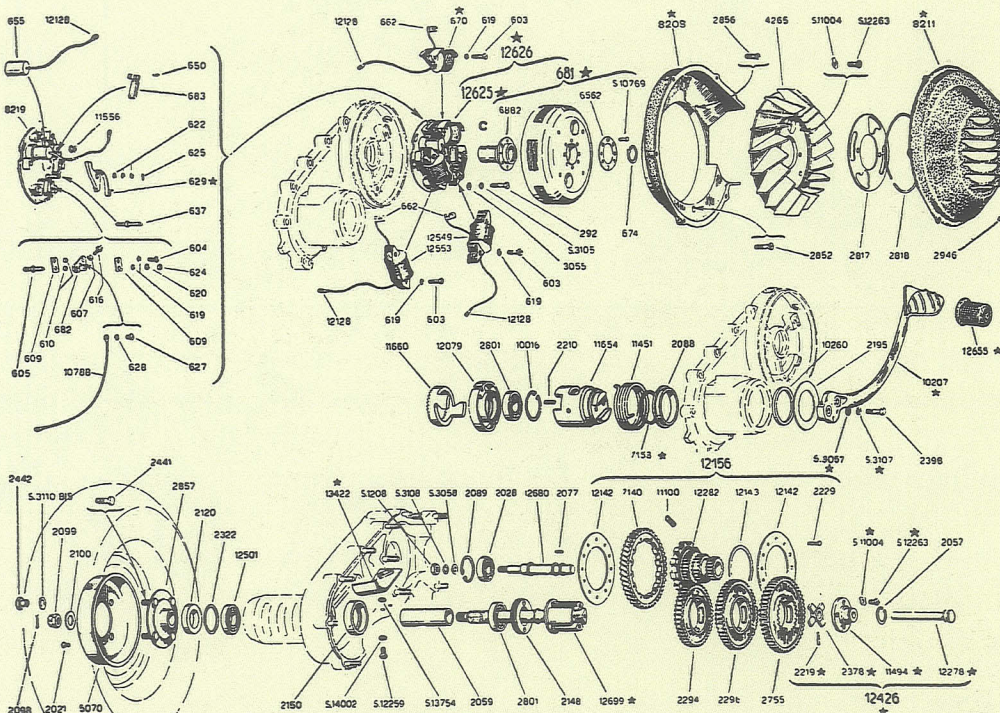
1. Gruppe : MOTOR
Kurbelgehäuse - Kurbelwelle
Kupplung - Zylinder

T. I

1st Group : ENGINE
Flywheel magneto - Gear box
Fan - Kickstarter

1. Gruppe : MOTOR
Lichtmaschine - Getriebe - Lüfter
Kickstarter

T. II

1949
1950
125

1er Ensemble : MOTEUR
Secteur du changement de vitesses
Filtre à air - Carburateur

1st Group : ENGINE
Gear shifter - Air cleaner
Carburettor

1. Gruppe: MOTOR
Schaltrasung - Luftfilter
Vergaser

T. III

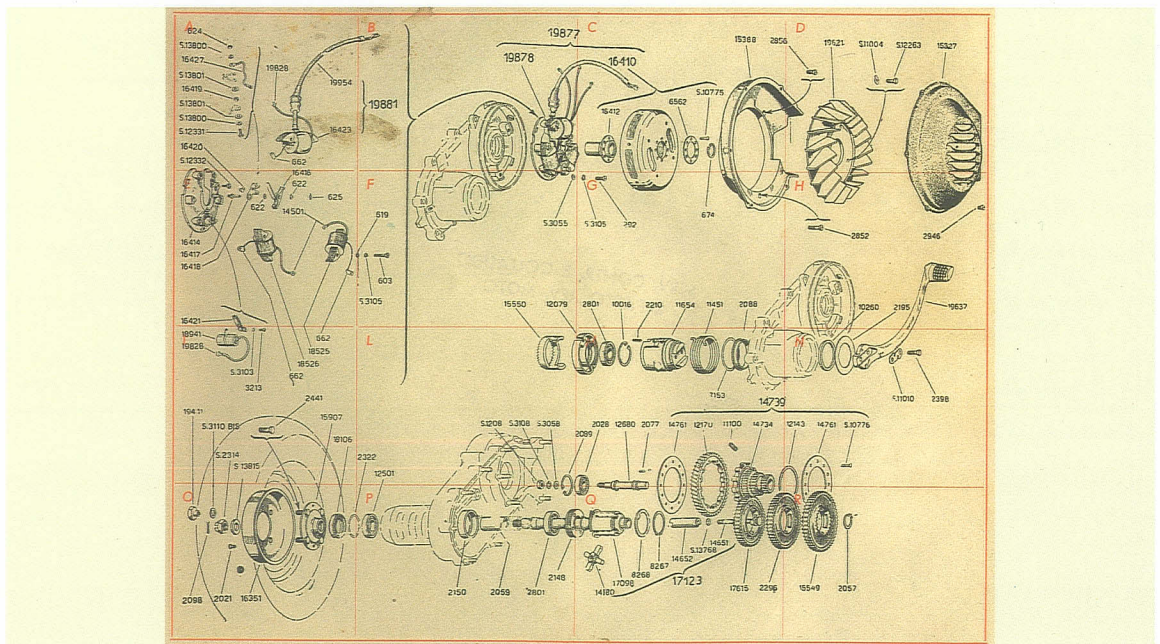
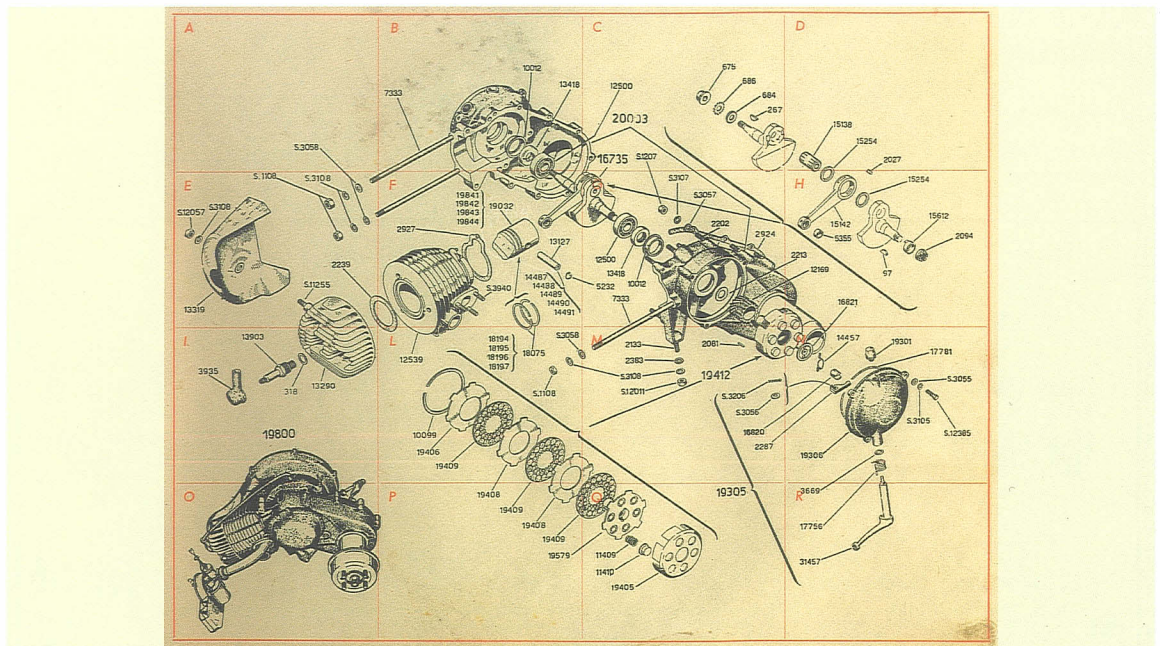
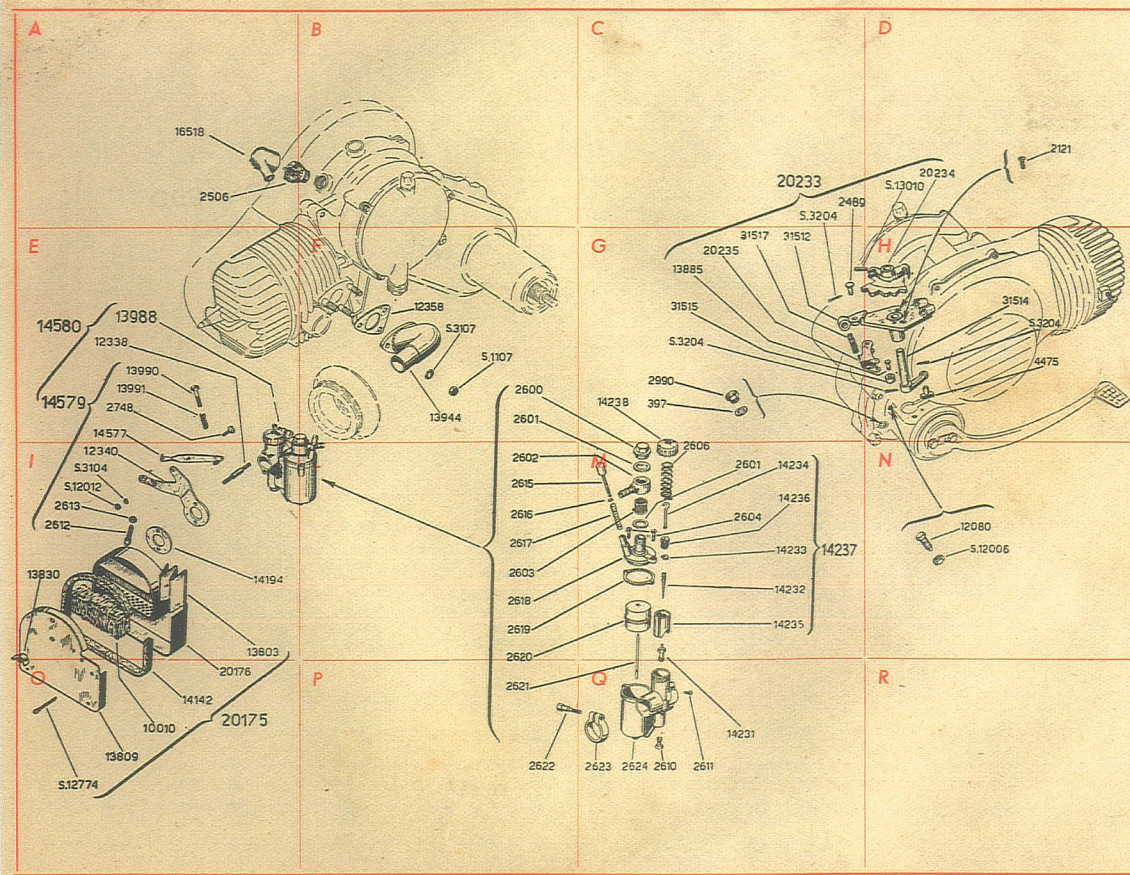
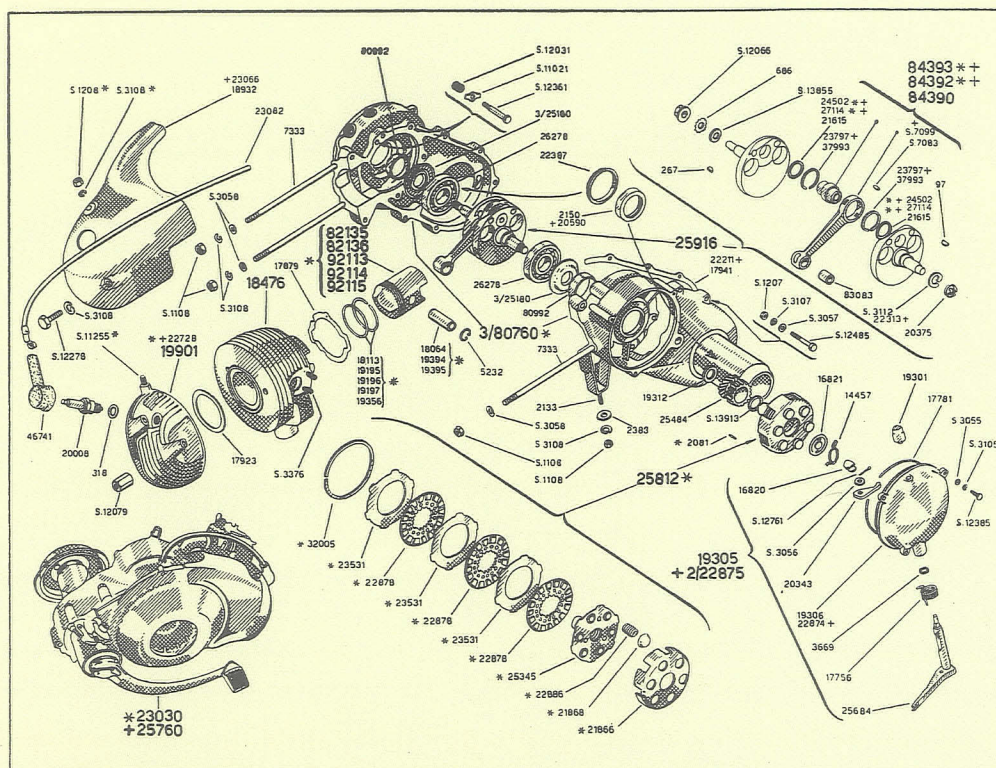
1951
1952
125

20155
2508
S.14011
2506
S.3107
S.1007
14580
13988
12358
13944
12338
14579
11249
13990
12340
13991
S.12012
S 3104
2748
14194
14577
2613
13830
2612
13803
13808
14142
10010
13809
13800
S.12774
15496
S.13010
2121
15370 *
2489
S.12761
31512
31517
31514
13883
397 *
1143 *
2990
31515
13885
S.12757
397
S.12761
4475
2600
2601
14238
2602
2606
2615
14234
2616
2601
2617
2604
2603
14236
14237
12080
S.12006
14233
2618
14232
2619
14235
2620
2621
14231
2611
2622
83853
2623
2624

1953
125

80992
S.12031
S.11021
S.12361
3/25180
26278
22387
S.1208
S.3108
18932
23082
S.13005
7333
S.3058
S.1108
S.3108
18476
17879
19904
19189
19190
19191
19354
S.11255
19901
46741
20008
318
17923
S.3376
18113
19195
19196
19197
19356
18064
19394
19395
5232
2/21307
2150
+ 25916
18600
S.13005
26278
3/25180
80992
7333
17941
2133
S.3058
S.3108
S.1108
S.1108
19312
25484
21680
10099
19406
19409
19408
19409
19408
19409
19579
11409
11410
19405
19412 *
+ S.12066
675
686
+ S.13855
684
+ 84391
84388
267
+ 21615
15254
+ S.7083
2027
+ 21615
15254
97
37993
37993
83083 *
S.1207
S.3107
S.3057
S.12485
S.3112
20375
2081
16821
14457
19301
17781
S.3055
S.3105
S.12385
16820
S.12761
S.3056
20343
19306
3669
17756
25684
19305

Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

1953
125"U"

A
B
C
D
E
F
H
L
M
O
P
Q
K
16735
19412
19800
19305

A
B
C
D
F
G
H
L
N
O
P
Q
19877
19878
16410
19881
14739
17123

Motore

1954
1955
125

T. II

Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

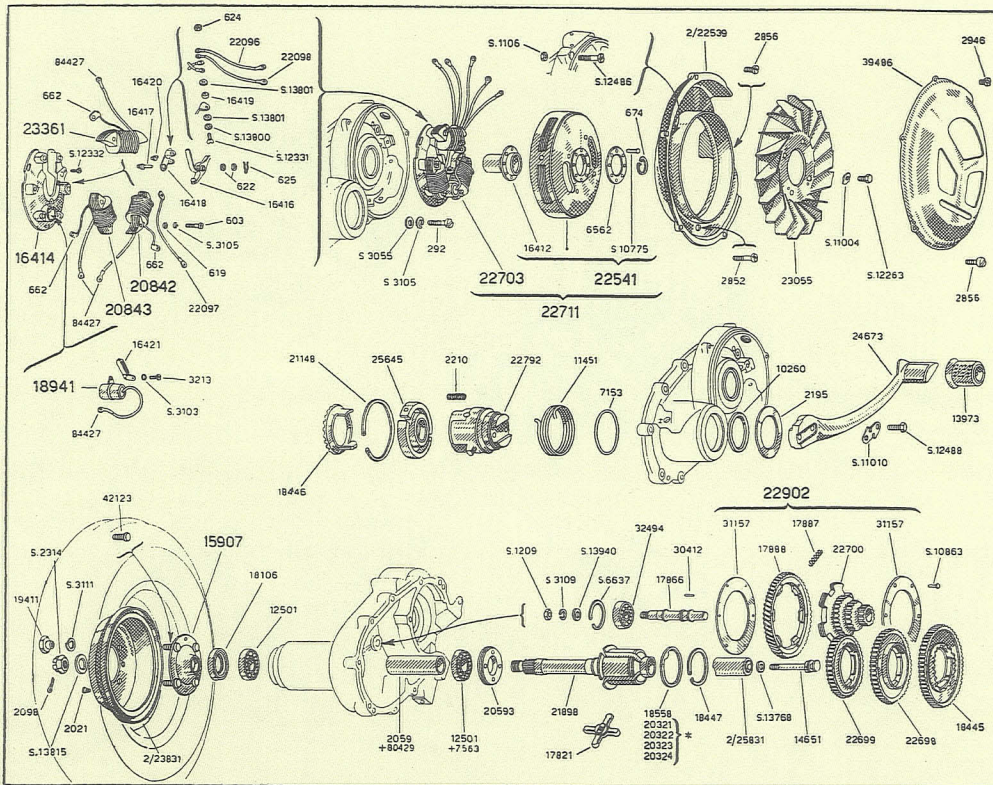
1° Gruppo: MOTORE — Volano magnete - Ingranaggi cambio - Ventilatore - Leva avviamento

1er Ensemble: MOTEUR — Volant magnétique - Changement de vitesses - Turbine - Kickstarter

1st Group: ENGINE — Flywheel magneto - Gear box - Fan - Kickstarter

1er Grupo: MOTOR — Volante mag. - Engranajes cambio - Ventilador - Pedal puesta en marcha

1955
150

T. I
+84393 *
+84392
84390
25989
* 59268
*3/80760
25812 *
2/22875
* 26160
Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.
1° Gruppo: MOTORE Carter - Albero motore - Frizione - Cilindro
1er Ensemble: MOTEUR Carter - Arbre moteur - Embrayage - Cylindre
1st Group: ENGINE Crankcase - Crankshaft - Clutch - Cylinder
1er Grupo: MOTOR Carter - Cigüeñal - Embrague - Cilindro

Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

T. II

1° Gruppo: MOTORE — Volano magnete - Ingranaggi cambio - Ventilatore - Leva avviamento

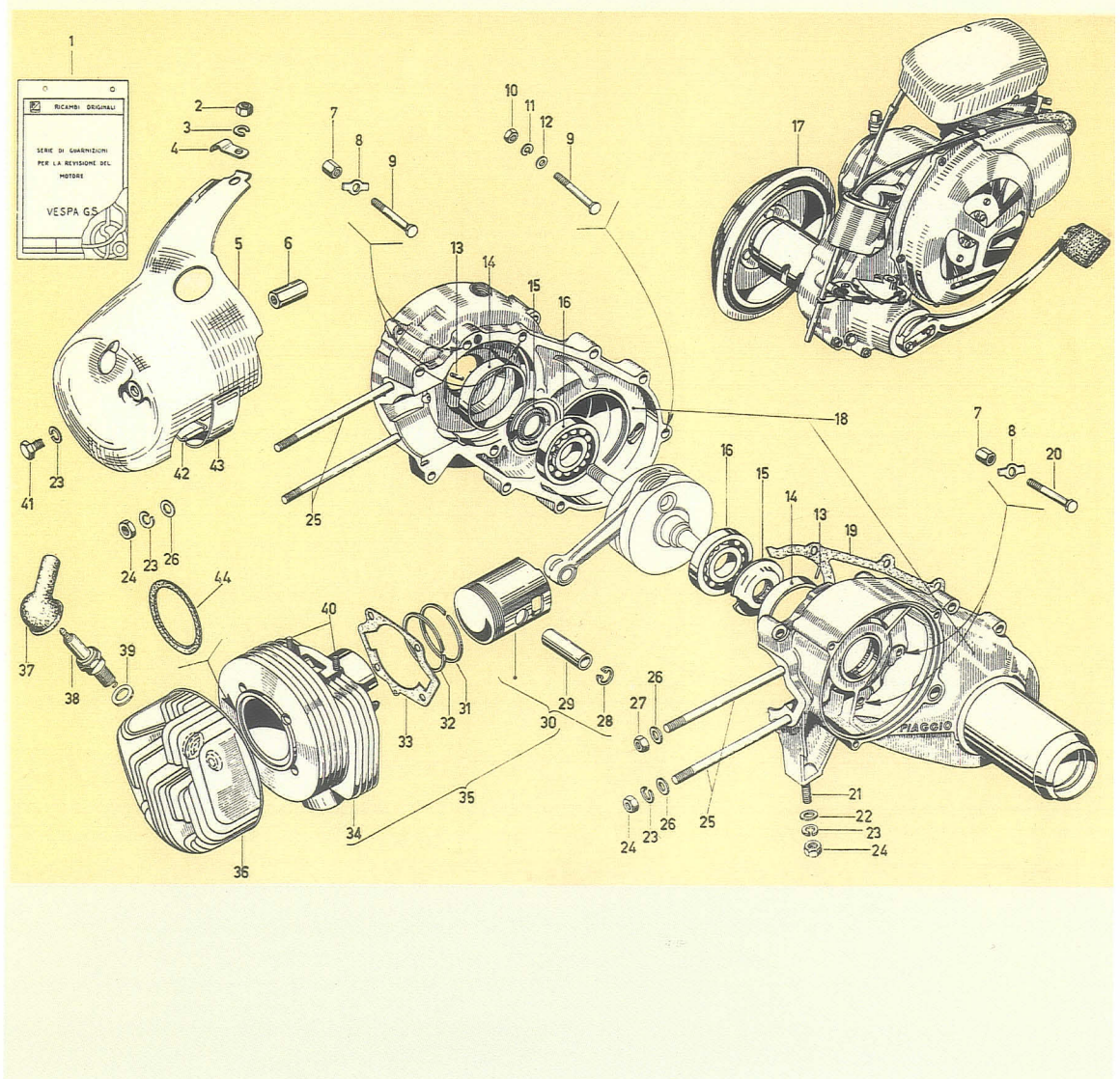
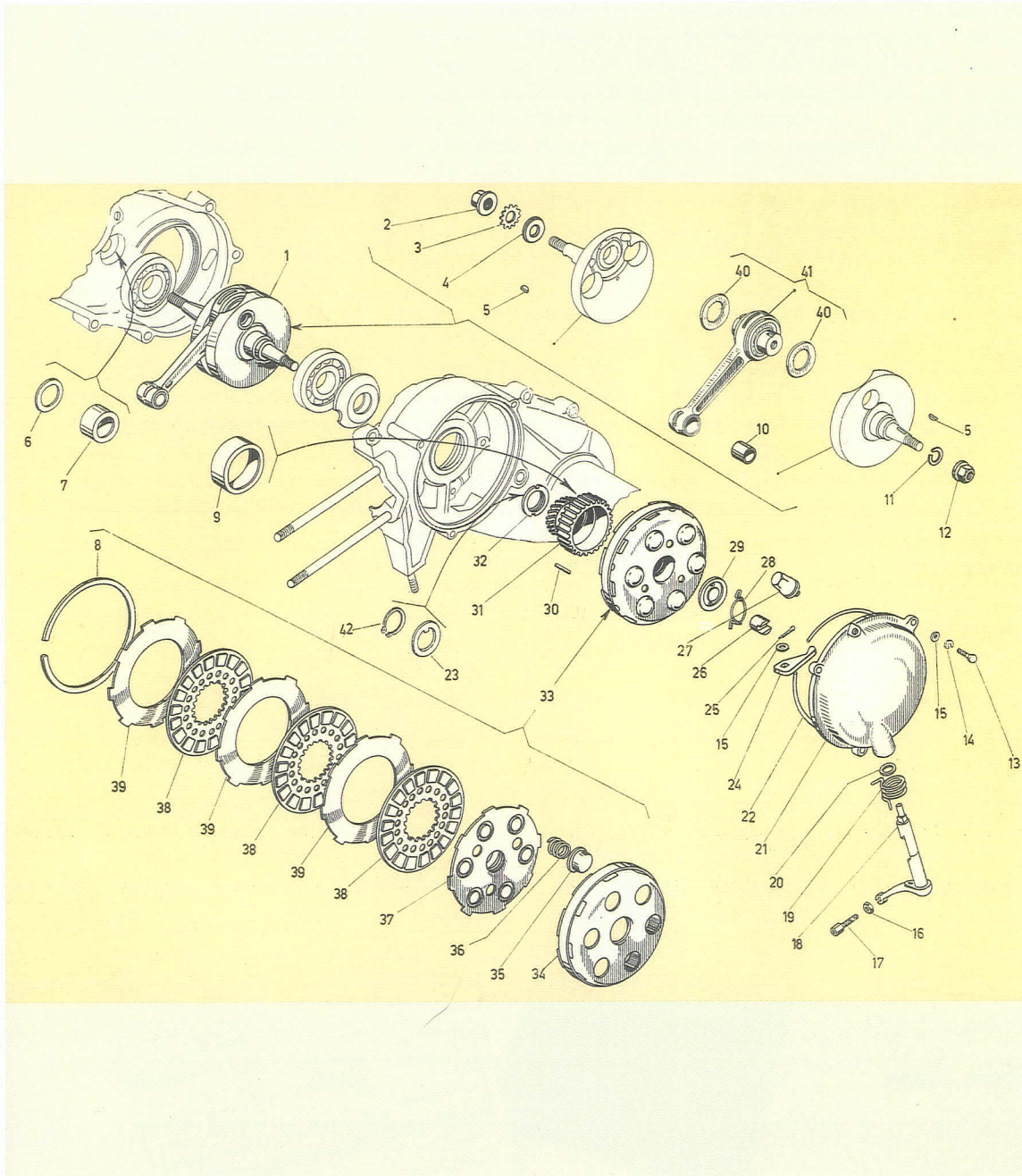
1er Ensemble: MOTEUR — Volant magnétique - Changement de vitesses - Turbine - Kickstarter

1st Group: ENGINE — Flywheel magneto - Gear box - Fan - Kickstarter

1er Grupo: MOTOR — Volante mag. - Engranajes cambio - Ventilador - Pedal puesta en marcha

1955
150GS

RICAMBI ORIGINALI
SERIE DI GUARNIZIONI PER LA REVISIONE DEL MOTORE
VESPA GS
PIAGGIO

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42

Riepilogo dati matricolari

Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Numero inizio produzione	Numero fine produzione
VESPA 98	1946-1947	*V98*	1001	18079
VESPA 125	1948-1950	*V1T-V15T*	01	104096
	1950-1952	*V30T-V33T*	104097	251820
	1952	*VM1T*	01001	08830
	1953	*VM1T*	08831	085870
		VM2T	085871	0100619
VESPA 125U	1953	*VU1T*	1001	7001
VESPA 125	1954	*VM2T*	0100620	0176014
		VN1T	01001	023000
	1955	*VN1T*	023001	050100
VESPA 150	1954	*VL1T*	1001	8173
	1955	*VL1T*	8174	17000
VESPA 150GS	1955	*VS1T*	001001	0013300

N.B.: I colori delle vernici rappresentate in questo volume sono indicativi. Per qualsiasi utilizzo si consiglia di visionare direttamente i campionari colori Max Meyer.

Il Registro Storico Vespa

Il Registro Storico Vespa nasce nel 1980 allo scopo di tutelare il patrimonio di informazioni tecniche, storia e costume legato all'esistenza della Vespa, e di far conoscere i metodi di conservazione delle Vespa storiche, che hanno segnato la storia delle due ruote in tutto il mondo.

Manifestazioni vespistiche, mostre ed esposizioni in occasione di eventi particolari, passerelle di eleganza riservate alle sole Vespa d'epoca, hanno contribuito non poco ad accrescere l'interesse nei confronti della Vespa d'annata. Basta pensare al successo riscosso dai raduni internazionali di Rovereto, Noventa Vicentina, Pontedera, Todi e Lerici.

Il Registro Storico permette di avere un attestato di omologazione della propria Vespa, ad esso infatti sono iscritti tutti i modelli Vespa costruiti dalla Piaggio dal 1946 al 1971, è quindi uno strumento di grande utilità per tutti gli appassionati ed in particolar modo per i collezionisti.

Il Registro opera attraverso una Commissione Tecnica Nazionale, composta da un Conservatore, Luigi Frisinghelli, da un Segretario, Roberto Leardi e da sei Commissari esperti: Umberto D'Ambrosi (Schio - VI), Carlo Ruggero (Noventa Vicentina - VI), Giuseppe Stefanelli (Pontedera - PI), Uldiano Acquafresca (San Vincenzo - LI), Giorgio Notari (Grosseto), e Luigi Bertaso (Verona). La commissione si riunisce più volte all'anno, a seconda del numero di richieste di omologazione ricevute.

Attualmente vengono rilasciati tre tipi diversi di omologazione: se il veicolo è restaurato o conservato in modo perfetto, e corrisponde in tutto e per tutto alle caratteristiche originarie, la valutazione è Ottimo e viene assegnata la targa d'oro di 1ª Categoria. Se presenta alcune imperfezioni nel restauro la valutazione è Buono, con l'assegnazione della targa d'argento di 2ª Categoria. La 3ª Categoria, con targa di bronzo, va ai veicoli con notevoli imperfezioni. I difetti vengono annotati sul libretto di omologazione, ma resta sempre la possibilità di far sistemare il mezzo e sottoporlo di nuovo al giudizio della commissione, per avere un passaggio di categoria.

I veicoli omologati fino ad oggi sono circa quattrocento.

Nel 1994, in seno alla FIV, è nato anche il Registro Storico Internazionale, coordinato sempre da Luigi Frisinghelli e operativo finora in Germania ed Austria e, a breve, anche in Svizzera ed in Francia.

Luigi Frisinghelli
Piazza Sant'Osvaldo, 2
38068 Rovereto TN
Tel. 0464/433069 - 0464/433738

I tre differenti tipi di targhe rilasciate dal Registro Storico Vespa: I Oro, II Argento, III Bronzo.

Modulo omologazione.

Libretto omologazione.

Vespa Club d'Italia

I gruppi di vespisti nascono spontaneamente solo dopo due anni dalla presentazione della prima Vespa. Forse è proprio il cambio di mentalità e la voglia di associarsi in nome di un nuovo veicolo, così diverso dalla motocicletta, che favoriscono la crescita del movimento. Migliaia di persone sono accomunate sia dalla passione per la Vespa, sia dal desiderio di viaggiare in libertà: a poco a poco scompare la comune credenza che vuole lo scooter un veicolo isolazionista.

Le aggregazioni spontanee assumono la denominazione sociale di Vespa Club e in breve tempo diventano un'organizzazione fortemente radicata e ramificata nel territorio. Nel 1949 nasce a Viareggio il VESPA CLUB D'ITALIA che, riunendo tutte le Associazioni locali fino ad allora costituite, diventa il motore centrale di questo movimento. Inoltre nel 1952 si sente l'esigenza di dare vita ad un giornale vero e proprio, la rivista del Vespa Club d'Italia, che ancora oggi, a quarantacinque anni di distanza, continua ad esistere, con 350 numeri all'attivo.

Il Vespa Club d'Italia lancia manifestazioni importanti. Risale al 1951 la prima edizione della "1000 Km in tappa unica" con partenza da Brescia come la mille miglia automobilistica, o il "Giro vespistico dei tre mari", ambientata prevalentemente nel centro sud. Il turismo diventa ben presto il fiore all'occhiello del Vespa Club: sempre nel 1951 nascono la "Giornata della Vespa", una serie di raduni organizzati nello stesso giorno in diverse città italiane, e "Ragazze in Vespa" un raduno per sole donne, che fece scalpore dati i tempi.

Seguendo l'esempio italiano, i Vespa Club si costituiscono anche all'estero: nel 1953 a Milano viene fondato il "Vespa Club d'Europa", negli anni '60 è la volta del "Vespa Club Mondial", fino alla creazione negli anni '80 della "Federazione Internazionale dei Vespa Club". Si aggiungono nuove manifestazioni: il rally "Eurovespa", meta obbligata di ogni vespista, e i campionati europei di regolarità, come la classica "XX Provincias" spagnola, fino agli odierni campionati europei di Vespa Raid, Trial e Gimkana.

Nel 1999 si celebrerà il cinquantesimo anniversario del Vespa Club d'Italia. Un'occasione unica per festeggiare un'associazione che negli anni ha mantenuto intatti lo spirito aggregativo e la passione per questo intramontabile scooter.

I Vespa Club Italiani

Gli indirizzi dei Vespa Club sono aggiornati al 30 aprile 1998.

VESPA CLUB D'ITALIA

Presidenza: Roberto Leardi
Via Davide Campari, 190
00155 ROMA
Tel. e Fax: 06/2285646

Segreteria: Gianni Rigobello
Via Luciano Del Cero 3/c
37138 VERONA
Tel. 045/8103489 Fax
045/8199386

Indirizzo Internet:
www.vespaclub.it

Indirizzo e-mail:
vespaclub@xcom.it

I VESPA CLUB

VC Abano Terme
Piazza S. Cuore, 26 - 35031 Abano Terme (PD) 049/8668439
VC Acireale
Via A. De Gasperi, 21/a - 95024 Acireale (CT) 095/7631507
VC Amici in Vespa
Busto Arsizio/Varese, Casella Postale 30 - 21052 Busto Arsizio (VA) 0331/620384
VC Ancona
Via Montedago,47 - 60100 Ancona 071/892971
VC Aosta
Via delle Betulle, 206 - 11100 Aosta 0165/551373
VC Aprilia
Via Lombardia, 20 - 04011 Aprilia (LT) 06/924402
VC Arezzo
Via Tortaia, 188 - 52100 Arezzo 0575/900835
VC Asti
Via Brofferio, 90 -14100 Asti 0141/592050
VC Avellino
Viale Italia, 203 - 83100 Avellino 0825/36491
VC Barberino Val d'Elsa
Via Cassia, 98 - 50021 Barberino Val d'Elsa (FI) 055/8050060
VC Barcellona P.G.
Via Tenente A. Genovese, 19 - 98051 Barcellona P.G. (ME) 090/9703788
VC Bergamo
Corso Europa Unita, 5/e - 24030 Valbrembo (BG) 035/527576
VC Biella
Via Candelo, 68 - 13892 Biella 015/34991-8492830
VC Bientina
Via A. Pacini, 14 - 56031 Bientina (PI) 0587/756608
VC Brescia
Via Panigada, 12 - 25126 Brescia 030/314820
VC Cagliari
Str. 57 n. 29 Loc. Pog.d/ Pini - 09012 Capoterra (CA) 070/502701
VC Caltanissetta
Via Villalba, 5 - 93100 Caltanissetta 0934/583908
VC Caserta
Via Carlo III, 18 - 81100 Caserta 0823/327918
VC Castelfranco d'Emilia
Via G. Verdi, 7/b - 41013 Castelfranco d'Emilia (MO) 059/926143
VC Centauro Torino
Via Saluzzo, 117 - 10126 Torino 011/8121298
VC Chiavari
Galleria Corso Garibaldi, 16 - 16043 Chiavari (GE) 0185/305557
VC Città di Cagliari
Via Matteotti, 36 - 09026 S. Sperate (CA) 070/9600468
VC Città di Roma
Via G. Paisiello, 24 - 00198 Roma 06/8547732
VC Civitavecchia
Via Guastatori del Genio, 85 - 00053 Civitavecchia (RM) 0766/31187-22234
VC Correggio Emilia
V. Ronchi, 19 San Prospero - 42015 Correggio E. (RE) 0522/697125
VC Crema
Via Stazione, 29 - 26013 Crema (CR) 0373/86788
VC Crispiano
Via Vittorio Emanuele, 58
74012 Crispiano (TA)
099/611094 Fax 099/611094
VC Crotone
Via XXV Aprile, 178 - 88074 Crotone (CZ) 0962/901949
VC Cogoleto
Via Mazzini, 44 -
16016 Cogoleto (GE)
010/9184102 Fax 010/9181818
VC Decollatura
88041 Decollatura (CZ)
0968/61018
VC Della Serra
Via San Pietro Martire, 9 - 10015 Ivrea (TO) 0125/45740
VC Drago
Via Franco Cappa, 21 - 37051 Bovolone (VR) 045/7101580
VC Firenze
Via L. Cigoli, 12 - 50142 Firenze 0348/3343975

I Vespa Club Italiani

VC Frascati
Via Frascati, 90 - 00040
Monteporzio Catone (RM)
06/9416845
VC Frecce Cromate
Via Randaccio, 29 - 10147 Torino
VC Frosinone
Via Maria, 12 - 03100 Frosinone
0775/871584
VC Genova
Via Albaro, 9 - 16145 Genova
010/212139
VC Grosseto
Loc. Quattro Poderi, 4 - 58100
Grosseto 0564/454492
VC Guardiagrele
Villa Maiella, 59 - 66016
Guardiagrele (CH) 0871/83797
VC Il Vespaio di Saluzzo
Via Saluzzo, 19 - 2030 Manta (CN)
0175/86908
VC Interamna di Terni
Via del Pettirosso, 1 - 05100 Terni
0774/302961-0330/883852
VC Ivrea
Corso Re Umberto I, 1 - 10015
Ivrea (TO) 0125/4224448
VC La Mela
Via Lagrange, 1 - 10023 Chieri
(TO) 011/942303.
VC La Spezia
Via Emiliana, 20 - 19038 Sarzana
(SP) 0187/626529
VC Legnago
Via Libertà, 66 - 37053 Cerea (VR)
0442/30636
VC Legnano
Amici della Vespa d'epoca
Via Vespucci, 9 - 20025 Legnano
(MI) 0331/597436
VC Livorno
Via Pieroni, 27 - 57100 Livorno
0586/889379

VC Lonigo
Piazza 4 Novembre, 2
36045 Lonigo (VI) 0444/830258
VC Marina Romea
Via delle Palme, 8 - 48023 Marina
Romea (BA) 0544/446562
VC Marsala
Via Cattaneo, 5/A - 21025 Marsala
(TP) 0923/956884
VC Massa Carrara
Via Meucci, 22 - 54100 Massa
0585/250190
VC Micro Bologna
Via Nino Bixio Scota, 7
40134 Bologna 051/6152287
VC Milano
Piazzale Loreto, 1
20131 Milano 02/6704145
VC Mirano
Via Villafranca, 48 -
30035 Mirano (VE) 031/432263
VC Modena Teste Cromate
Via Mons. Della Valle, 26
41100 Modena 059/344065
VC Novara
Via Privata Barbero, 19
28100 Novara 0321/4522257
VC Noventa Vicentina
Via Fontana, 27 - 36025 Noventa
Vicentina (VI) 0444/887689
VC Novi Ligure
Via Levata, 48 - 15047 Spinetta
Marengo (AL) 0131/618971
VC Olgiate Comasco
Via Tarchini, 20 - 22079 Olgiate
Comasco (CO) 031/990480
VC Oltrepo'
Via M. Partigiani, 19 - 27049
Stradella (PV) 0338/6230560
VC Orvieto
Via Garibaldi, 17 - 05018 Orvieto
(TR) 0763/41749

VC Paestum
Via F. Gregorio, 102
84050 Paestum (SA) 0828/851555
VC Paglietta
Viale Mazzini, 28 - 66020 Paglietta
(CH) 0872/809325
VC Palermo
Piazza V. Veneto, 3
90143 Palermo 091/521987
VC Parma
Via G. Del Campo, 23
43100 Parma 0521/486981
VC Pavia
Via Brambilla, 34 - 27100 Pavia
0382/34872
VC Piacenza
Via Gramsci, 101 - 29100 Piacenza
0523/754817
VC Pisa
Via Le rene, 75 - 56014 Putignano
(PI) 050/983440
VC Pontedera
Viale Italia, 43 - 56025 Pontedera
(P)I 0587/714580.
VC Popoli
Via Don Bosco, 11 - 65026 Popoli
(PE) 085/9871077
VC Pordenone Vespa Story
Via del Marinaio, 1 - 33170
Pordenone 0434/551789
VC Ragusa
Viale Platani, 178 - 97100 Ragusa
0932/644433
VC Reggello
Via Kennedy, 11 - 50066 Reggello
(FI) 055/8667191
VC Roma
Via Davide Campari, 190 - 00155
Roma 06/299272-3385798-2285646
VC Rovereto
Piazza S. Osvaldo, 2 - 38068
Rovereto (TN) 0464/433738

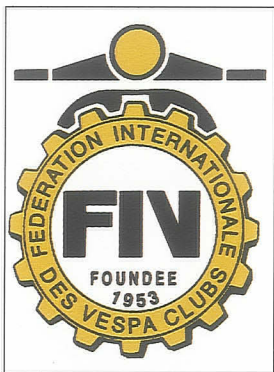
VC Rovigo
Piazza Ungheria, 4 - 45100 Rovigo (RO) 0425/361619
VC S. Benedetto del Tronto
Piazza Nardone, 1 - 63039
S. Benedetto del Tronto (AP)
0735/593535
VC Salentino
Via C. Silla, 10 - 37010 Nora di Galatina (LE) 0836/602629
VC Saluzzo
Via Spielberg, 125 - 12037 Saluzzo (CN) 0175/41589
VC San Remo
Corso Cavallotti, 39 - 18038 San Remo (IM) 010/583381
VC San Stino di Livenza
Via Triestina, 11 - 30029 San Stino di Livenza (VE) 0421/460285
VC San Vincenzo
Via G. Matteotti, 17 - 57027 San Vincenzo (LI) 0565/701809
VC Sant'Arcangelo di Romagna
Via Ippolito Nievo, 18 - 47822
Sant'Arcangelo di Romagna (RN)
0541/624286
VC Sardegna
Viale Regina Margherita, 71 - 09124 Cagliari 070/668127
VC Scaligero Verona
Via Luciano Del Cero, 3/c - 37138 Verona Tel. 045/81031489
Fax 045/8199386
VC Schio
Via S.S. Trinità, 55
36015 Schio (VI) 0455/21422
VC Sciacca
Via A. Miraglia, 37/a
92019 Sciacca (AG) 0925/85056
VC Sondrio
Via Stelvio, 39/d - 23100 Sondrio
0342/214020

VC Taranto
Via Plateja, 154 - 74100 Taranto (TA) 099/7351382
VC Terni
Ludiconera Savoia, 59 - 05100 Terni 0744/220065
VC Terracina
Via Porta Romana, 15 - 04019 Terracina (LT) 0773/703159
VC Todi
Via del Crocefisso, 43/20 - 06059 Todi (PG) 075/8944013
VC Tolentino
Via Nazionale, 54 - 52029 Tolentino (MC) 0733/971601
VC Torino
Via Sestriere, 28 - 10021 Moncalieri (TO) 011/6068847
VC Tosa Torino
Corso Regina Margherita, 61 - 10124 Torino 011/6633025
VC Trasimeno
Piazza della Repubblica, 3 - 06063 Magione (PE) 0330/752492
VC Trieste
Via Paisiello, 24 - 34149 Trieste
040/821737
VC Udine
Via A. De Gasperi, 47 - 33047 Remanzacco (UD) 0432/667564
VC Val Vomano
Via Luigi Settembrini, 17 - 64046 Montorio al Vomano (TE)
Tel. 0861/592282
VC Verona
Via S. Lucilio, 18 - 37139 Verona
045/8900372
VC Vesuvio
Via Crocifisso, 37 - Parco Rosato, 84012 Angri (SA) 081/5132804

VC Viareggio
Via Aurelia Nord, 39
55049 Viareggio (LU) 0584/44005
VC Vicenza
Via Riv. Berica, 94 - 36100 Vicenza
0444/565299
VC Viterbo
Strada Tuscanese Km 3.200 - 01100 Viterbo 0761/250577
VC Vittorio Veneto
Galleria Nazioni Unite, 9 - 31029
Vittorio Veneto (TV) 0438/555193

Il primo numero di Vespa Club d'Italia, la rivista dei vespisti italiani.

Redazione:
CLD Via Dante Alighieri 37/a
56012 Fornacette (PI)

I Vespa Club Internazionali

Gli indirizzi dei Vespa Club Nazionali sono aggiornati al 30 aprile 1998.

FEDERAZIONE INTERNAZIONALE DEI VESPA CLUB

Presidente: Christa Solbach
Lungotevere Flaminio, 80
00195 Roma
Tel. 06/8547732 Fax 06/8551665

I VESPA CLUB INTERNAZIONALI

Vespa Club Indonesia
Wendra Nofiar
Jl. Berlian I No. 11 Sumur Batu
10640 Kemayoran, Jakarta Pusat
Indonesia
(+62-21)4211467
Vespa Club d'Algerie
Hamoud Benyoucef Mosbah
Mont Fleury, 87
16015 Ruisseau - Alger
Algeria
(+213-2)672860 Fax 596996
Vespa Club Venezuela
Fabio Serafini Arcuri
Av. Blandin, Edf. Motolandia,
La Castellana Chaco
61680 Caracas 1060-A
Venezuela
(+58-2)2634055 Fax 2633654
Vespa Club Austria
Albert Wayss
Nussdorferstrasse, 34/5
1090 Wien
Austria
(+43-1)3171213
Vespa Club De Belgique
Jacques Chantrain
Rue Kloth, 58
4720 La Calamine
Belgio
(+32-87)657767
Vespa Club Von Deutschland
Arthur Eichner
Alberichstrasse, 4
90461 Nurnberg
Germania
(+49-911)492598 Fax 492594
Vespa Club of Britain
Charles Caswell
Beltinge Road,36 - Harold Wood
Romford
Essex Rm3 Ouj
Gran Bretagna
(+44-1708)342544
Fax +44-1245)281434
Vespa Club Nederland
Anton Somers
Snip, 59
9843 Gd Grijpskerk
Olanda
(+31-594)212699 Fax 213904
Vespa Club of Greece
Kostas Kirou
Grigoriou Lambraki, 9
54638 Thessaloniki
Grecia
(+30-93)315351
Fax (+30-31)869097
Vespa Club Espana
Lluis Casademont
Figuerola, 39
17001 Girona
Spagna
(+34-72)205315 Fax 204522
Vespa Club San Marino
Gino Giardi
Via Rio Cerbiano 46 - Murata A-8
47031 Repubblica Di San Marino
(+39-549)997650
Fax (+39-549)997650

I Vespa Club Internazionali

Vespa Club Schweiz
Claudio Cesa
Baumgartli, 4
6467 Schattdorf
Svizzera
(41-79)2156392
Fax (+41-41)8705509
Vespa Club Danmark
Flemming Olsen
Kirkegyden, 6 - Voel City
8600 Silkeborg
Danimarca
(+45-86)853500 Fax 168090
Vespa Club France
Yves Le Sellin
Chemin De Traine- Bots /
Marestay
17160 Matha
Francia
(+33-546)587345 Fax 587322
Vespa Club Portugal
Pedro Pinto
Avenida Infante Santo, 63 R/C D.T
1300 Lisboa
Portogallo
(+351-1)3975938 Fax 9230738
Vespa Club of Canada
John Donovan
Suite 731, 916
West Broadway - Vancouver,
Bc V5z 1k7
Canada
(+1-604)251-1500 - 9863376
Fax 9800426-6856105
Vespa Club Schweden
Sara Fredin
P.O Box 11216
40425 Goteborg
Svezia
(+46-31)161535
Fax (+46-31)161535

Vespa Club Singapore
Yeo Eng Seng
Sin Ming Drive, 383
Singapore 575717 (+65)4530110
Fax 4559322
Classic Scooter Club Norway
Stig Rogne
C.J. Hambrosveg, 6b
2800 Gjovik
Norvegia
(+47-61)171954 Fax 176260
Vespa Club Los Gatos
Rolf P. J. Soltau
1566 Capri Drive
Campell Ca 95008
U.S.A.
(+1-408)379-1536 Fax 3787043
Finnish Scooterclub-Finland
Christian Gschaider
P.O. Box 51
33101 Tampere
Finlandia
(+358-3)2145359 Fax 2227722
Vespa Club Japan
Kouichi Yamanobe
Finess Bld. 15-1 Nogikuno Matsudo
Chiba 271
Giappone
(+81-473)618405 Fax 611838
Vespa Club Polonia
Antonello Curcuruto
C/O Piaggio Poland -
Ul. Wierzbowa , 15
50056 Wroclaw
Polonia
(+48-71)443322 Fax 724314
Vespa Club Ara Tiri
Osvaldo Ruth Candia
Avda. Eusebio Ayala, 3321
Asuncion
Paraguay
(+595-21)607770 Fax 607769

Vespa Club Australian
Captain S. Wars
P.O. Box 460 Double Bay
2028 Sidney
Australia
(+61-29)2140000 Fax 3271870
Vespa Club New Zealand
Matthew John Watson
470 Richmond Road
Grey Lynn 1002 - Auckland
Nuova Zelanda
(+64-9)3600834
Fax (+64-9)3600834

GLI AUTORI RINGRAZIANO:

Ferrino Puccinelli
per aver messo a disposizione
la Vespa 98 del 1947;

Sabine Perego
per aver fornito
la Vespa 125 del 1951;

Andrea Arcangeli
per aver messo a disposizione
la Vespa 125 del 1953;

Giuliano e Davide Pistolesi
per aver messo a disposizione
la Vespa 125 del 1954;

Sergio Sciarpetti
per aver fornito
il depliant pubblicitario originale
della Vespa 98.